Gazzetta Ufficiale
DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1908 — **ROMA — Lunedì, 27 luglio** — **Numero 174.**

DIREZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

	anno	semestre	trimestre
In Roma, presso l'Amministrazione:	L. 22	L. 12	L. 9
» a domicilio e nel Regno	» 30	» 19	» 10
Per gli Stati dell'Unione postale	» 80	» 41	» 22

Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziarii . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. ***10*** *— nel Regno cent.* ***15*** *— arretrato in Roma cent* ***20*** *— nel Regno cent.* ***30*** *— all'Estero cent.* ***35***
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

Parte Ufficiale

ERRATA-CORRIGE

Nella legge n. 433 del 9 luglio p. p, pubblicata a pagina 4403 del n. 172 della *Gazzetta ufficiale* del 24 corrente, per errore della copia trasmessaci, al primo capoverso dell'art. 1, seconda linea, vennero omesse le parole: « ed a quella di Torino L. 4,535,000 00 » che devono seguire le altre: « a quella di Napoli, L. 2,800,000.00 ».

Inoltre, al primo capoverso dell'art. 3, alla parola « Reimposizione », deve sostituirsi: « Restituzione ».

LEGGI E DECRETI

Il numero* 437 *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono convertiti in legge i RR. decreti qui appresso indicati:

a) R. decreto 28 novembre 1907, n. 814, che approva la Convenzione 9 luglio 1907 stipulata fra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie romane per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, delle linee Roma (Termini)-Marino-Castelgandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, dal 1° dicembre 1907;

b) R. decreto 17 maggio 1908, che approva la Convenzione 25 marzo 1908 stipulata come al punto *a)* per l'esercizio stesso dal 1° gennaio al 31 marzo 1908;

c) RR. decreti 29 giugno 1905, n. 360, 5 luglio 1906, n. 381, 19 maggio 1907, n. 359, 31 agosto 1907, n. 679, e 17 maggio 1908, che approvano le Convenzioni 24 giugno 1905, 30 giugno 1906, 12 maggio 1907, 10 luglio 1907 e 25 marzo 1908, stipulate fra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, delle linee Varese-Porto Ceresio e Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione dal 1° luglio 1905 al 31 marzo 1908.

Art. 2.

È approvata l'annessa Convenzione stipulata il 12 settembre 1907 fra il Governo, la provincia di Livorno, concessionaria, ed il comm. Saverio Parisi, sub-concessionario della ferrovia Livorno-Vada, per l'impianto del secondo binario lungo la linea stessa, ed è autorizzata l'anticipazione della somma di L. 1,600,000 sui fondi stabiliti dalla legge 23 dicembre 1906, n. 683.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 9 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Decreto Reale 28 novembre 1907, n. 814, che approva l'unita convenzione fra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie romane per la proroga dell'esercizio provvisorio delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano e Albano-Anzio-Nettuno.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, con la quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a continuare l'esercizio delle linee concesse alla Società delle ferrovie secondarie romane;

Uditi il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata l'annessa convenzione in data 9 luglio 1907, tra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie romane, per la proroga di sei mesi, a partire dal 1° luglio 1907, dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Anzio-Nettuno.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 novembre 1907.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE

per l'esercizio da parte dello Stato delle ferrovie secondarie romane.

Premesso:

che con la convenzione 1° novembre 1891, approvata dal Ministero dei lavori pubblici in data 28 gennaio 1892 (registrata a Milano addì 17 febbraio 1892, n. 9715, vol. 550, foglio 186) la Società delle ferrovie secondarie romane, concessionaria delle due linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, ne affidava l'esercizio fino al 30 giugno 1905 alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo;

che venuto a cessare col 1° luglio 1905 il detto esercizio e non potendo la Società per le strade ferrate del Mediterraneo continuarlo per l'avvenuta disdetta del contratto di esercizio della rete Mediterranea, con la convenzione 9 giugno 1905 approvata con legge 9 luglio 1905, n. 375, lo Stato, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie, assumeva l'esercizio provvisorio della detta linea per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che con la convenzione 27 giugno 1906 fu continuato, su richiesta della Società concessionaria, per un altro anno, a partire dal 1° luglio 1906, l'esercizio di quelle linee da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

che la Società per le ferrovie secondarie romane ha chiesta nuovamente la proroga dell'esercizio di quelle linee da parte della suddetta Amministrazione soltanto per altri sei mesi, durante i quali essa si preparerà a riprendere l'esercizio, ed il Governo ha acconsentito;

Tutto ciò premesso

tra le LL. EE. il comm. prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro ed il sig. comm. avv. Ercole Braschi, presidente del Consiglio di amministrazione della Società per le ferrovie secondarie romane (capitale sociale versato L. 1,500,000) che stipula in rappresentanza della medesima, a seguito di autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza 22 giugno 1907;

come al verbale qui annesso in copia;

si è convenuto, e si conviene quanto appresso:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato continuerà ad esercitare durante il secondo semestre 1907 le linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno alle condizioni stabilite nelle convenzioni per l'esercizio di queste linee, stipulate successivamente in data 9 giugno 1905, e 27 giugno 1906, i cui effetti scadrebbero al 30 giugno 1907.

Dal 1° gennaio 1908 l'esercizio delle linee suddette sarà ripreso dalla Società per le ferrovie secondarie romane.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 9 luglio 1907.

Il ministro dei lavori pubblici
Gianturco.
Il ministro del tesoro
Carcano.

Per la Società per le ferrovie secondarie romane:
Il presidente
Braschi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

Estratto autentico.

Regnando Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

A richiesta dell'ill.mo sig. comm. avv. Ercole Braschi, presidente della spettabile Società anonima delle ferrovie secondarie romane con sede in Roma, via della Mercede, n. 9;

Io cav. Alessandro Colizzi, notaro pubblico, residente in Roma con studio in via della Mercede, n. 11, inscritto presso il Consiglio notarile di questo distretto, certifico di aver osservato un libro ove sono riportati i verbali del Consiglio di amministrazione della detta Società, distinto col numero d'ordine 3, dal 29 novembre 1894;

Si compone di 68 fogli bollati nell'ufficio di Roma li 26 aprile 1894, vidimato dal giudice delegato avv. Nazzaro del tribunale di Roma li 27 aprile 1894 Scritto fino alla pagina n. 262, ed a richiesta come sopra ho estratto dal detto libro il seguente verbale che comprende le pagine n. 261 e 262, come appresso:

Verbale del Consiglio di amministrazione 22 giugno 1907.

Su l'invito diramato dal signor presidente sono intervenuti i seguenti signori:

Comm. avv. Ercole Braschi, presidente; comm. avv. Alberto Rossi, consigliere; avv. Giulio Pouchain, consigliere; comm. ing. Vincenzo Valagussa, consigliere,

per discutere sul seguente

Ordine del giorno:

1° comunicazioni della presidenza;
2° proroga dell'esercizio delle linee;
3° affari diversi.

Il presidente fa dar lettura del verbale della seduta precedente che viene approvato.

Il presidente ricorda al Consiglio che col 30 giugno corrente viene a scadere la convenzione vigente con l'Amministrazione

dello Stato per l'esercizio delle linee Roma-Albano e Albano-Nettuno.

Riferisce che ritenevasi di poter prorogare la detta convenzione per un altro anno sino al 30 giugno 1908; che però, avviate in proposito le trattative con la detta Amministrazione, emersero circostanze per le quali si rendo necessario di limitare la proroga al 31 dicembre c. a. e dà ampi schiarimenti in proposito.

Il Consiglio, udite le comunicazioni del presidente, dopo esauriente discussione sull'argomento, delibera di dare ampio mandato al presidente stesso e in sua vece al vice presidente ed occorrendo al consigliere sig. comm. avv. Alberto Rossi per stipulare con l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, apposita convenzione, affine di prorogare a tutto l'anno 1907 l'esercizio delle linee Roma-Albano ed Albano-Anzio-Nettuno in base alle convenzioni di esercizio ora vigenti, le quali scadrebbero col 30 giugno corrente.

Autorizza infine il presidente o chi per esso, a predisporre ed attuare in tempo tutto quanto sia necessario perchè l'esercizio delle linee possa essere assunto direttamente dalla Società col 1° gennaio 1908, e l'autorizza quindi in ispecie anche a stipulare tutte le convenzioni che potessero occorrere in confronto con l'Amministrazione di Stato pel servizio cumulativo pel completamento di dotazione o per qualsiansi altri oggetti inerenti allo scopo.

Esaurito l'ordine del giorno, la seduta è sciolta.

Il presidente
E. Braschi.

Il segretario
Rossi.

Per estratto conforme al suo originale all'uopo esibitomi dal signor Vito Braschini, al quale l'ho restituito dopo averne fatta esatta collazione e senza ritenerne copia.

Roma, dal mio studio, questo dì 24 giugno 1907.

Alessandro Colizzi, notaio.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

R. *decreto 17 maggio 1908, che approva l'annessa convenzione 25 marzo 1908 per la proroga per tre mesi, a decorrere dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo ed Albano-Anzio-Nettuno.*

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, con la quale il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo e Albano-Anzio-Nettuno;

Visto il R. decreto 28 novembre 1907, n. 814;

Udito il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata l'annessa convenzione in data 25 marzo 1908, tra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie romane, per la proroga di tre mesi, a partire dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo ed Albano-Anzio-Nettuno.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE
per l'esercizio da parte dello Stato delle ferrovie secondarie romane.

Premesso:

che con la convenzione 1° novembre 1891, approvata dal Ministero dei lavori pubblici, in data 23 gennaio 1892 (registrata a Milano addì 17 febbraio 1892, n. 9715, volume 559, foglio 186), la Società delle ferrovie secondarie romane, concessionaria delle due linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina Anzio-Nettuno, ne affidava l'esercizio fino al 30 giugno 1905 alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo;

che, venuto a cessare col 1° luglio 1905 il detto esercizio e non potendo la Società per le strade ferrate del Mediterraneo continuarlo per l'avvenuta disdetta del contratto di esercizio della rete Mediterranea, con la convenzione 9 giugno 1905, approvata con legge 9 giugno 1905, n. 392, il Governo a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato assumeva l'esercizio provvisorio della detta linea per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che, con la convenzione 27 giugno 1906, fu continuato su richiesta della Società concessionaria, per un altro anno, a partire dal 1° luglio 1906, l'esercizio di quella linea da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

che con altra convenzione 9 luglio 1907, approvata con R. decreto n. 814, del 28 novembre 1907, furono prorogate ancora per altri sei mesi, e cioè fino al 31 dicembre 1907, le convenzioni suddette;

che infine la Società per le ferrovie secondarie romane ha chiesto al Governo di accordarle un'ultima proroga di tre mesi, per poter definire e completare la sua preparazione alla ripresa definitiva dell'esercizio delle linee Roma-Albano ed Albano-Anzio-Nettuno al 1° aprile 1908 e che il Governo ha ciò concesso solo per evitare che l'impreparazione della Società nuocesse agli interessi del pubblico e con l'esplicita dichiarazione che questa proroga non sarebbe stata seguita da altre e che perciò col 1° aprile 1908 la Società avrebbe dovuto riprendere in ogni modo l'esercizio di quelle linee;

Tutto ciò premesso

tra le LL. EE. il comm. avv. Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro, ed il signor comm. avv. Ercole Braschi, presidente del Consiglio d'amministrazione della Società per le ferrovie secondarie romane (capitale sociale versato L. 1,500,000) che stipula in rappresentanza della medesima, a seguito di autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nell'adunanza del 20 febbraio 1908, come dal verbale annesso in copia al presente, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Articolo unico.

Gli accordi intervenuti fra il Governo e la Società delle ferrovie secondarie romane per l'esercizio delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, giusta le convenzioni 9 giugno 1905, 27 giugno 1906 e 9 luglio 1907, sono

prorogati a tutto il 31 marzo 1908, restando fissata al 1° aprile 1908, la data della ripresa dell'esercizio di dette linee da parte della Società. È però fatta eccezione per l'ammontare del canone di cui nell'art. 5 della *prima* convenzione e nell'art. 2 della seconda, il quale sarà modificato in relazione a ciò che, per il noleggio e per la manutenzione del materiale rotabile e per l'uso delle stazioni e tronchi comuni, sarà stabilito per regolare i rapporti fra la Società concessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a partire dal 1° aprile 1908.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 25 marzo 1908.

Il ministro dei lavori pubblici
Pietro Bertolini.
Il ministro del tesoro
Paolo Carcano.

Per la Società delle ferrovie secondarie romane:
Il presidente del Consiglio d'amministrazione
Ercole Braschi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

Estratto autentico.

Regnando Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

L'anno millenovecentotto il giorno trentuno marzo in Roma.

A richiesta della spettabile Società delle ferrovie secondarie romane con sede in Roma via della Vite n. 113, capitale sociale interamente versato L. 1,500,000.

Io cav. Alessandro Colizzi, notaro pubblico residente in Roma con studio in via della Mercede n. 11, inscritto presso il Consiglio notarile di questo distretto, certifico di avere osservato un libro manoscritto nel quale sono riportati i verbali delle adunanze del Consiglio d'amministrazione della detta Società delle ferrovie secondarie romane; detto registro o libro si compone di pagine 272 scritto fino alla pagina 269.

Dal medesimo, a richiesta come sopra, ho constatato che è stato bollato nell'ufficio straordinario di Roma il 26 aprile 1894, che porta il n. 3 vidimato dal vice presidente del tribunale di Roma li 27 aprile 1894, firmato Ferrari ed alla pagina 265 e seguenti è stato riportato il verbale del Consiglio d'amministrazione della seduta tenuta nel 20 febbraio 1903, del quale si trascrivono le particole seguenti:

Seduta del 20 febbraio 1908, ore 15.30.

Presenti i signori: comm. avv. Ercole Braschi, presidente; cav. rag. Emilio Lissoni, vice presidente; comm. ing. Vincenzo Valagussa, consigliere; comm. avv. Alberto Rossi, segretario; comm. ing. Sigismondo Ferrari, consigliere; cav. avv. Giulio Pouchain, consigliere; il sindaco comm. prof. Nino Pettinati.

Il presidente fa dar lettura del verbale della seduta precedente 22 giugno 1907 che viene approvato.

Omissis:

Il Consiglio udite le deliberazioni del signor presidente in relazione alla discussione:

a) autorizza il signor presidente comm. avv. Ercole Braschi a stipulare colle ferrovie di Stato la proroga di tre mesi, sino cioè al 31 marzo prossimo venturo o sino a quell'altro termine che si rendesse necessario per lo esercizio della linea Roma-Albano-Anzio-Nettuno da parte delle ferrovie stesse a quelle condizioni che il signor presidente riterrà conveniente di accettare;

b) lo autorizza del pari a stipulare colle dette ferrovie le convenzioni che si rendono necessarie per l'assunzione diretta dell'esercizio dopo il 31 marzo prossimo venturo o dopo l'altro termine che fosse invece stabilito e a fissare quanto possa occorrere in ispecie per il materiale, per le stazioni comuni o per il servizio cumulativo;

c) lo autorizza infine a stipulare coll'onorevole Ministero dei lavori pubblici e colle dette ferrovie un atto di compromesso per sottoporre al giudizio di arbitri la decisione delle questioni insorte a proposito dell'assunzione diretta dell'esercizio della linea, dando al signor presidente la facoltà di accettare tutte le clausole che crederà opportuno di accettare, e di designare gli arbitri.

Omissis:

Dopo tale verifica io notaro ho restituito il detto registro al signor comm. Ercole Braschi, dopo averne fatta esatta collazione e senza ritenerne copia.

Roma, dal mio studio, questo dì ed anno suddetto.

ALESSANDRO COLIZZI, notaro.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

R. decreto 29 giugno 1905, n. 360, che approva le convenzioni per l'esercizio provvisorio delle linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio
(pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, n. 166, del 17 luglio 1905).

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

Vista la legge 22 aprile 1905, n. 137, con la quale il Governo fu autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio delle ferrovie Roma-Viterbo e diramazioni, e Varese-Porto Ceresio;

Uditi il Consiglio dei ministri e il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni stipulate in data 24 giugno 1905 fra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, e Varese-Porto Ceresio.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 giugno 1905.

VITTORIO EMANUELE.

A. FORTIS.
CARLO FERRARIS.
CARCANO.

Visto. *Il guardasigilli*: C. FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE
per l'esercizio provvisorio della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.

Premesso:

che con le convenzioni: 20 aprile 1889, approvata con R. decreto del 28 detto, n. 6066 (serie 3ª), e 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto del 24 detto, n. 736, il Governo accordava al

Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885 della Deputazione provinciale di Roma, e per essa alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (Porta Cavalleggeri) a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e poi di un tronco di prolungamento dalla stazione di Porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

che con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo, con la diramazione Capranica-Ronciglione, in base ad accordi con gli enti concessionari;

che questi accordi sono intervenuti ed interessa ora che siano consacrati in regolare atto;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. prof. Carlo Ferraris, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro

ed

il signor comm. Giuseppe Oliva, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione, nella seduta del 26 giugno 1905, come dal verbale annesso in copia al presente atto (allegato *A*), si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1.

Lo Stato assumerà, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, l'esercizio provvisorio, per la durata di un anno a partire dal 1° luglio 1905, della linea da Roma (Trastevere) a Viterbo, con la diramazione da Capranica a Ronciglione.

Art. 2.

Saranno mantenute le tariffe, le condizioni generali di trasporto e le concessioni speciali attualmente in vigore sulla linea assunta in esercizio, con quelle modificazioni che saranno attuate sulle ferrovie dello Stato.

Il numero dei treni da effettuarsi durante il periodo dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1906 non sarà inferiore a quello verificatosi nell'anno luglio 1904-giugno 1905.

Art. 3.

Tutte le spese di esercizio di qualsiasi natura saranno sostenute dall'Amministrazione esercente, salvo quelle in conto patrimoniale e quelle per riparazioni alla linea in conseguenza di eventuali danni di forza maggiore che, previo accertamento in contraddittorio, saranno computate, con le relative spese generali, nella misura del 7.50 0[0 a carico della concessionaria.

Art. 4.

In corrispettivo dell'esercizio, la Società per le strade ferrate del Mediterraneo pagherà all'Amministrazione delle ferrovie di Stato un canone annuo di L. 120,000 a titolo di compenso a corpo per l'uso degli impianti e per concorso nelle spese di servizio nelle stazioni comuni di Roma-Trastevere e Viterbo-Porta Fiorentina, per spese di riparazione di materiale rotabile, escluse quelle per danni cagionati da accidenti ferroviari, e, infine, per spese generali di amministrazione. Lo Stato avrà inoltre diritto al rimborso integrale di tutte le altre spese reali di esercizio.

Art. 5.

Tutti i prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, come sono meglio specificati negli articoli 66, 67 e 68 del capitolato annesso alla conveniono 31 ottobre 1884 per l'esercizio della rete Mediterranea, approvato con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), spetteranno alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo. Salva la liquidazione dei conti, da effettuarsi alla fine di ciascun semestre, entro due mesi e mezzo dalla sua scadenza, sarà, a titolo di acconto, versata alla fine di ogni bimestre alla Società medesima la somma di L. 30,000.

Art. 6.

La linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione sarà consegnata dalla Società mediterranea all'Amministrazione delle ferrovie di Stato, con le dipendenze e le relative dotazioni di materiale e di approvigionamenti, in istato da potere continuare un regolare e sicuro esercizio; ed in pari condizioni saranno riconsegnate dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato alla Mediterranea, alla scadenza della presente convenzione.

Art. 7.

Il personale che al 30 giugno 1905 si trova addetto alla linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione vi sarà conservato dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato col trattamento e alle condizioni del regolamento vigente sulla linea medesima. Occorrendo coprire posti che si rendessero vacanti per una causa qualunque, le nuove assunzioni saranno fatte in base allo stesso regolamento.

Art. 8.

Per quanto riguarda l'assegnazione e ripartizione dei prodotti e la competenza dei trasporti, varranno le norme ora in vigore.

Art. 9.

Per la verifica dei conti, sia dei prodotti che delle spese a rimborso, saranno presi accordi fra l'Amministrazione dello Stato e la Società Mediterranea, onde si possa procedere alla regolare constatazione degli accreditamenti e degli addebiti da liquidarsi come agli articoli 4 e 5.

Art. 10.

Accordi saranno presi pure per la concessione di biglietti di servizio al personale addetto alla linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione anche per viaggi sulle linee dello Stato, e reciprocamente al personale delle ferrovie di Stato per viaggi sulla indicata linea e relativa diramazione.

Art. 11.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato rimarrà estranea ad ogni rapporto tra la Società Mediterranea ed il Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, sia per la compartecipazione ai prodotti come per altro qualsiasi motivo, e dovrà essere rilevata e resa indenne dalla stessa Società Mediterranea di ogni ragione, azione o pretesa che il Consorzio credesse di far valere contro di essa Amministrazione.

Art. 12.

La presente convenzione sarà soggetta alla tassa fissa di registro di L. 1.20.

Art. 13.

La presente convenzione non sarà esecutiva se non quando sia stata approvata con decreto Reale, da sottoporsi poi al Parlamento per essere convertita in legge.

S'intenderà poi priva di qualsiasi effetto e come non avvenuta qualora abbia luogo il riscatto della linea con decorrenza 1° luglio 1905.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, oggi 24 giugno 1905.

Il ministro dei lavori pubblici
Carlo Ferraris.

Il ministro del tesoro
Paolo Carcano.

Il direttore generale delle strade ferrate del Mediterraneo
Oliva Giuseppe.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE
per l'esercizio provvisorio della linea Varese-Porto Ceresio.

Premesso:

che con la convenzione 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto n. 760 (serie 4ª) del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la concessione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio;

che con l'articolo 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria;

che questi accordi sono intervenuti, ed interessa che siano consacrati in regolare atto:

Tutto ciò premesso;

tra

le LL. EE. il prof. comm. Carlo Ferraris, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro

ed

il signor comm. ing. Giuseppe Oliva, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 26 giugno 1905, come dal verbale annesso in copia al presente atto (allegato *B*), si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1.

L'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio viene assunto dall'Amministrazione dello Stato a partire dal 1° luglio 1905.

Art. 2.

Tutte le spese di esercizio di qualsiasi natura saranno sostenute dall'Amministrazione esercente, salvo quelle in conto patrimoniale e quelle per riparazioni alla linea in conseguenza di eventuali danni di forza maggiore, che, prévio accertamento in contraddittorio, saranno computate, con le relative spese generali nella misura del 7.50 per cento, a carico della concessionaria.

In corrispettivo dell'esercizio l'Amministrazione dello Stato **preleverà a** proprio favore il 55 per cento dei prodotti. L'energia elettrica sarà somministrata a proprie cure e spese dalla Società **Mediterranea.**

Art. 3.

La liquidazione dei conti sarà eseguita ogni semestre e dovrà essere compiuta nel termine di due mesi e mezzo a decorrere dalla scadenza di ogni semestre. Frattanto sarà versato a titolo di acconto alla Società medesima, alla fine di ciascun bimestre, la somma di L. 10,000 (lire diecimila).

Art. 4.

Sarà continuato l'uso promiscuo del materiale rotabile.

Art. 5.

La linea Varese-Porto Ceresio sarà consegnata dalla Società del Mediterraneo al Governo con le sue dipendenze e con la relativa dotazione di materiali e di approvvigionamenti, in istato da poter continuare un regolare e sicuro esercizio, ed in pari condizioni sarà riconsegnata dallo Stato alla Mediterranea alla scadenza della presente convenzione.

Il personale che al 30 giugno 1905 si troverà addetto alla linea Varese-Porto Ceresio vi sarà conservato dall'Amministrazione dello Stato col trattamento ed alle condizioni del regolamento vigente sulla linea medesima.

Occorrendo sostituire posti che si rendano vacanti per una **causa qualunque, le nuove assunzioni saranno fatte in base allo stesso regolamento.**

Art. 6.

La presente convenzione avrà la durata di un anno, salvo ulteriori accordi da prendersi tre mesi prima della scadenza.

Art. 7.

Il Governo subentra compatibilmente con le precedenti disposizioni, in tutti gli oneri inerenti all'esercizio, quali risultano dalla convenzione e dal capitolato della linea, nonchè nelli oneri esistenti verso i terzi relativamente all'esercizio della linea medesima.

Art. 8.

Continueranno ad avere applicazione le tariffe in vigore **prima** del 30 giugno corrente anno.

Art. 9.

Per la verifica dei conti, sia dei prodotti che delle spese a rimborso, saranno presi accordi fra l'Amministrazione dello Stato e la concessionaria, onde si possa procedere alla regolare constatazione degli accreditamenti e degli addebiti da liquidarsi come agli articoli 2 e 3.

Art. 10.

Accordi saranno presi per la concessione dei biglietti di servizio al personale addetto alla linea Varese-Porto Ceresio anche per viaggi sulle linee dello Stato, e reciprocamente al personale delle ferrovie di Stato sull'indicata linea Varese-Porto Ceresio.

Art. 11.

La presente convenzione sarà soggetta alla tassa fissa di registro di L. 1.20.

Art. 12.

La presente convenzione non sarà esecutiva se non quando sarà approvata con decreto Reale, da sottoporsi poi al Parlamento per essere convertita in legge.

S'intenderà poi priva di qualsiasi effetto e come non avvenuta, qualora abbia luogo il riscatto della linea con decorrenza 1° luglio 1905.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, oggi 24 giugno 1905.

Il ministro dei lavori pubblici
Carlo Ferraris.
Il ministro del tesoro
Paolo Carcano.
Il direttore generale delle strade ferrate del Mediterraneo
Oliva Giuseppe.
Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

R. decreto 5 luglio 1906, n. 381, che approva le annesse convenzioni 30 giugno 1906 per la proroga per un anno a decorrere dal 1° luglio 1906 dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio
(pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, n. 178, del 31 luglio 1906).

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

Vista la legge 22 aprile 1905, n. 137, con la quale il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle ferrovie Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio;

Visto il R. decreto del 29 giugno 1905, n. 360;

Uditi il Consiglio dei ministri ed il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni stipulate in data 30 giugno 1906 tra il Governo e la Società del Mediterraneo per la proroga di un anno, a partire dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 luglio 1906.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
GIANTURCO.
A. MAJORANA.

Visto, *Il guardasigilli :* GALLO.

Visto, d'ordine di Sua Maestà :
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE

per la proroga dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.

Premesso :

Che con le convenzioni : 20 aprile 1889, approvata con R. decreto del 28 detto, n. 6066 (serie 3ª), e 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto del 24 detto, n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885 della Deputazione provinciale di Roma, e per esso alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (Porta Cavalleggeri) a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e poi un tronco di prolungamento dalla stazione di Porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

che con l'art. 1° della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato l'esercizio della indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo, con la diramazione Capranica-Ronciglione, in base ad accordi con gli enti concessionari;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che la Società concessionaria ha chiesto la proroga per un anno dell'esercizio provvisorio da parte delle ferrovie dello Stato della linea medesima, ed il Governo ha acconsentito;

Tutto ciò premesso :

tra

le LL. EE. il comm. avv. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Angelo Majorana ministro del tesoro

ed

il signor comm. avv. Ercole Braschi, consulente legale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 25 giugno corrente come dal verbale annesso in copia al presente atto (allegato *A*) si è convenuto e si conviene quanto appresso :

Art. 1.

La convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto 29 detto mese, n. 360, per l'assunzione da parte dello Stato, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, dell'esercizio provvisorio per la durata di un anno, a partire dal 1° luglio 1905, della linea da Roma (Trastevere) a Viterbo, con la diramazione da Capranica a Ronciglione, è prorogata per un anno a partire dal 1° luglio 1906.

Fatta a Roma in doppio esemplare oggi trenta giugno 1906.

Il ministro dei lavori pubblici
Prof. Emanuele Gianturco.

Il ministro del tesoro
Angelo Majorana.

Per la Società Mediterranea
Avv. Ercole Braschi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà :
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

Allegato **A.**

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO.
Società anonima con sede in Milano.
Capitale sociale L. 182,000,000 interamente versato
(ammortizzato per L. 830,000).

Estratto dal libro n. 17 dei processi verbali
del Consiglio d'amministrazione.
(Seduta n. 267 del 25 giugno 1906).

Presenti i signori :

Sanseverino conte ing. Alfonso, senatore del Regno, presidente.
Massa comm. ing. Mattia, vice presidente.
Falcone comm. avv. Giacomo, id.
Arlotta cav. Antonio, consigliere d'amministrazione.
Bertarelli comm. Tomaso, id.
Borromeo conte Giberto, id.
Canzi Luigi, id.
Casana barone avv. comm. Ernesto, id.
Marangoni comm. avv. Alessandro, id.
Marsaglia comm. ing. Ernesto, id.
Pallavicini marchese Domenico, id.
Pallone comm. Eugenio, id.
Visconti Venosta nob. comm. Giovanni, id.
Silvestri comm. rag. Giovanni, sindaco effettivo.
Oliva comm. ing. Giuseppe, direttore generale.
Peregalli cav. avv. Alessandro, segretario.

Viene letto ed approvato il verbale della scorsa adunanza.

Omissis.

Il Consiglio d'amministrazione udite le comunicazioni del signor presidente e del direttore generale circa la proroga anche per un altro anno delle due convenzioni 24 giugno 1905 esistenti col Governo per l'esercizio delle due linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, scadenti col 30 giugno corrente;

ritenuta la opportunità di dare l'autorizzazione a stipulare la proroga anche con le varianti che siano per rendersi necessarie, venendo approvata dai poteri legislativi la convenzione 13 aprile 1906, allegata al disegno di legge n. 422 del 5 maggio u. s.

Delibera :

di autorizzare il signor direttore generale o per esso il signor consulente legale comm. avv. Ercole Braschi, o quell'altro mandatario che fosse incaricato dal signor direttore generale, a stipulare la proroga per un anno delle due dette convenzioni, state approvate col R. decreto 29 giugno 1905, n. 360, sia come proroga pura e semplice, sia con le varianti che potessero occorrere in seguito all'approvazione definitiva dell'accennata convenzione 13 aprile 1906 specialmente per i canoni da pagarsi al Governo, in quanto il materiale mobile diverrebbe di sua proprietà come pure per le pattuizioni dipendenti dal passaggio al medesimo della proprietà dell'officina di Tornavento; e per tuttociò il Con-

siglio conferisce ai propri delegati i più ampi poteri con facoltà quindi di pigliare tutti quegli accordi che i medesimi possono ritenere convenienti nell'interesse della Società.

Tale ordine del giorno messo ai voti viene approvato all'unanimità.

Omissis.

Il presidente
Sanseverino.

Il segretario
A. Peregalli.

Copia per estratto conforme alla parte che vi corrisponde dell'originale esistente presso l'Amministrazione della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo rilasciata all'Amministrazione stessa.

Milano, 30 giugno 1906.

D. Domenico Moretti fu Angelo
notaio, di Milano.

Visto per la legalizzazione della firma di Moretti D. Domenico, notaio di Milano.

Milano, dal R. trib. civ. e pen. il 30-6-1906.

Il presidente
Pietro Granati.

Il vice cancelliere
Bracelli.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE
per la proroga dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio.

Premesso:

che con la convenzione 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto n. 760 (serie 4ª) del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la concessione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio;

che con l'art. 1° della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che la Società concessionaria ha chiesto la proroga per un anno dell'esercizio provvisorio da parte delle ferrovie dello Stato della linea medesima, e che il Governo vi ha consentito;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. avv. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Angelo Majorana, ministro del tesoro

ed

il signor comm. avv. Ercole Braschi, consulente legale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 25 giugno corrente, come dal verbale stessa data annesso in copia autenticata al presente atto (Allegato *B*), si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1.

La convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto 29 detto mese, n. 360, per l'assunzione da parte dello Stato a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dell'esercizio provvisorio per la durata di un anno a partire dal 1° luglio 1905, della linea Varese-Porto Ceresio, è prorogata di un anno a partire dal 1° luglio 1906.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, il 30 giugno 1906.

Il ministro dei lavori pubblici
Prof. Emanuele Gianturco.

Il ministro del tesoro
Angelo Majorana.

Per la Società mediterranea
Avv. Ercole Braschi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

Allegato B.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO.
Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 182,000,000 intieramente versato
(Ammortizzato per L. 830,000).
Estratto dal libro n. 17 dei processi verbali
del Consiglio di amministrazione.
(Seduta n. 267 del 25 giugno 1906).

Presenti i signori:

Sanseverino conte ing. Alfonso, senatore del regno, presidente.
Massa comm. ing. Mattia, vice-presidente.
Falcone comm. avv. Giacomo, id.
Arlotta cav. Antonio, consigliere d'amministrazione.
Bertarelli comm. Tomaso, id.
Borromeo conte Giberto, id.
Canzi Luigi, id.
Casana barone avv. comm. Ernesto, id.
Marangoni comm. avv. Alessandro, id.
Marsaglia comm. ing. Ernesto, id.
Pallavicini marchese Domenico, id.
Pollone comm. Eugenio, id.
Visconti Venosta nob. comm. Giovanni, id.
Silvestri comm. rag. Giovanni, sindaco effettivo.
Oliva comm. ing. Giuseppe, direttore generale.
Peregalli cav. avv. Alessandro, segretario.

Viene letto ed approvato il verbale della scorsa adunanza.

Omissis.

Il Consiglio d'amministrazione, udite le comunicazioni del signor presidente e del direttore generale circa la proroga per un altro anno delle due convenzioni 24 giugno 1905 esistenti col Governo per l'esercizio delle due linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, scadenti col 30 giugno corrente;

ritenuta la opportunità di dare l'autorizzazione a stipulare la proroga anche con le varianti che siano per rendersi necessarie, venendo approvata dai poteri legislativi la convenzione 13 aprile 1906, allegata al disegno di legge n. 423 del 5 maggio u. s.

Delibera:

di autorizzare il signor direttore generale o per esso il signor consulente legale comm. avv. Ercole Braschi, o quell'altro mandatario che fosse incaricato dal signor direttore generale, a stipulare la proroga per un anno delle due dette convenzioni, state approvate col R. decreto 29 giugno 1905, n. 360, sia come proroga pura e semplice, sia con le varianti che potessero occorrere in seguito all'approvazione definitiva dell'accennata convenzione 13 aprile 1906, specialmente per i canoni da pagarsi al Governo, in quanto il materiale mobile diverrebbe di sua proprietà come pure per le pattuizioni dipendenti dal passaggio al medesimo della proprietà dell'officina di Tornavento; e per tuttociò il Consiglio conferisce ai propri delegati i più ampi poteri, con facoltà quindi di pigliare tutti quegli accordi che i medesimi possono ritenere convenienti nell'interesse della Società.

Tale ordine del giorno, messo ai voti, viene approvato all'unanimità.

Omissis.

Il presidente
Sanseverino.

Il segretario
A. Peregalli.

Copia per estratto conforme alla parte che vi corrisponde dell'originale esistente presso l'Amministrazione della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, rilasciata all'Amministrazione stessa.

Milano, 30 giugno 1906.

f. D. Domenico Moretti fu Angelo
notaio, di Milano.

Visto per la legalizzazione della firma di Moretti D. Domenico, notaio di Milano.

Milano, dal R. tribunale civile e penale, il 30 giugno 1906.

Il presidente
Pietro Granati.

Il vice cancelliere
Bracelli.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

R. decreto 19 maggio 1907, n. 359, che approva le unite convenzioni per la proroga dell'esercizio provvisorio delle ferrovie Roma-Viterbo (con diramazione Capranica-Ronciglione) e Varese-Porto Ceresio

(pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, n. 153, del 29 giugno 1907).

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

Vista la legge 22 aprile 1905, n. 137, con la quale il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle ferrovie Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio;

Visto il R. decreto 29 giugno 1905, n. 360;

Visto il R. decreto 5 luglio 1906, n. 381;

Vista la legge 15 luglio 1906, n. 325, concernente gli accordi per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea;

Uditi il Consiglio di Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni in data 12 maggio 1907, addizionali alle convenzioni 30 giugno 1906 tra il Governo e la Società del Mediterraneo per la proroga a partire dal 1° luglio 1906 dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 maggio 1907.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
GIANTURCO.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE

addizionale a quella in data 30 giugno 1906, per la proroga dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.

Premesso:

che con le convenzioni: 20 aprile 1889, approvata con R. decreto del 28 detto, n. 5066 (serie 3ª) e 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto del 24 detto, n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885 della Deputazione provinciale di Roma, e per esso alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (Porta Cavalleggeri) a Viterbo con diramazione da Capranica a Ronciglione, e poi un tronco di prolungamento dalla stazione di Porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

che con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio della indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo con la diramazione Capranica-Ronciglione in base ad accordi con gli enti concessionari;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con R. decreto 5 luglio 1906, n. 381, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 è stata prorogata di un altro anno a partire dal 1° luglio 1906;

che successivamente, con legge 15 luglio 1906, n. 325, è stata approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, la quale implica, tra l'altro, lo acquisto da parte dello Stato del materiale rotabile in dotazione alla linea Roma-Viterbo e diramazione da Capranica a Ronciglione, e quindi occorre modificare i patti stabiliti nella convenzione 30 giugno 1906, onde metterli in relazione col nuovo stato di cose creato dalla convenzione anzidetta;

che l'acquisto del detto materiale rotabile da parte dello Stato è stato concordato con effetto dal 1° luglio 1906;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. prof. avv. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici e comm. prof. avv. Angelo Majorana, ministro del tesoro, e per esso il sottosegretario di Stato comm. prof. Giuseppe Fasce,

ed

il signor comm. ing. Giuseppe Oliva, direttore generale per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 25 giugno 1906, come da verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto, e si conviene quanto segue:

Articolo unico

Ferma restando la proroga di un anno, a datare dal 1° luglio 1906, della convenzione 24 giugno 1905 per l'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e rimanendo invariati tutti gli altri

patti in questa contenuti, la Società Mediterranea pagherà all'Amministrazione governativa un canone annuo di L. 70,000 (settantamila) a partire dal 1° luglio 1906, per l'uso del materiale rotabile, divenuto proprietà dello Stato in base alla convenzione 13 aprile 1906, approvata con legge 15 luglio 1906, e per le riparazioni di danni al materiale stesso cagionati da eventuali accidenti ferroviari.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, il 12 maggio 1907.

Il ministro dei lavori pubblici
E. Gianturco.

Pel ministro del tesoro
G. Fasce.

Per la Società Mediterranea:
Il direttore generale
Oliva Giuseppe.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO

CONVENZIONE

addizionale a quella in data 30 giugno 1906 per la proroga dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio.

Premesso:

che con la convenzione 28 dicembre 1891, approvata con Regio decreto n. 760 del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la concessione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio;

che con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio dell'indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto del 29 detto, n. 360, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno, a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con Regio decreto 5 luglio 1906, n. 381, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 è stata prorogata di un altro anno, a partire dal 1° luglio 1906;

che successivamente con la legge 15 luglio 1906, n. 325, è stata approvata la convenzione 13 aprile 1906, per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, la quale implica, tra altro l'acquisto da parte dello Stato del materiale rotabile in dotazione alla linea Varese-Porto Ceresio e dell'officina elettrica a vapore, di Tornavento che fornisce l'energia per l'esercizio della linea medesima, e quindi occorre modificare i patti stabiliti nella convenzione 30 giugno 1906, a fine di metterli in relazione col nuovo stato di cose creato dalla convenzione anzidetta;

che l'acquisto del detto materiale rotabile da parte dello Stato è stato concordato con effetto dal 1° luglio 1906, e la presa di possesso dell'officina di Tornavento ha avuto luogo col 1° agosto 1906;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. prof. avv. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici e comm. prof. avv. Angelo Majorana, ministro del tesoro, e per esso il sottosegretario di Stato prof. Giuseppe Fasce,

ed

il sig. comm. ing. Giuseppe Oliva, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 25 giugno 1906, come dal verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto segue:

Articolo unico.

Ferma restando la proroga per un anno a datare dal 1° luglio 1906 della convenzione 24 giugno 1905 per l'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio, ai patti in essa contenuti sono apportate le modificazioni seguenti:

a) la Società Mediterranea per l'uso del materiale rotabile divenuto proprietà dello Stato, come risulta dalla convenzione 13 aprile 1906 approvata con la legge 15 luglio 1906, pagherà alla amministrazione governativa il canone annuo di L. 17,000 (diciassettemila) a partire dal 1° luglio 1906;

b) l'art. 4 della convenzione 24 giugno 1905 è soppresso;

c) l'energia elettrica necessaria per l'esercizio della linea, mentre pel mese di luglio 1906 s' intende somministrata a proprie cure e spese dalla Società mediterranea in conformità dell'art. 2 della convenzione 24 giugno 1905, a partire invece dal 1° agosto 1906 è somministrata dallo Stato divenuto dalla data stessa proprietario della centrale di Tornavento, e la Società corrisponderà allo Stato il prezzo dell'energia medesima giusta il disposto dell'art. 7 della convenzione 13 aprile 1906.

L'energia è misurata mensilmente al quadro della sottostazione di Bisuschio con apposito wattometro e sarà riferita al quadro della centrale dividendola pel coefficiente di rendimento di 0.70, ritenuto che la perdita nella trasmissione da Tornavento a Bisuschio e nella trasformazione sia del 30 0[0. Allo scambio estremo della stazione di Varese verso Porto Ceresio è applicata una interruzione nella terza rotaia per modo da impedire la alimentazione dalla sottostazione di Gazzada.

È in facoltà della Società di far intervenire un suo delegato alla lettura del wattometro di Bisuschio e di prendere diretta conoscenza delle indicazioni degli strumenti misuratori della centrale.

L'amministrazione governativa presenterà alla Società le relative distinte di pagamento per l'accertamento e l'accettazione, e l' importo sarà trattenuto sullo acconto di L. 10,000 bimestrale, previsto dall'art. 3 della convenzione 24 giugno 1905.

Il wattometro da installarsi a Bisuschio sarà tarato in contraddittorio a spese comuni. Sarà in facoltà di ciascuna delle due parti di chiedere che sia effettuata a proprie spese la rinnovazione della taratura.

Se ne risultasse una differenza, in più od in meno, del 2 per cento rispetto alla precedente taratura, la quantità di energia fatturata nel mese verrà congruamente rettificata.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, il 12 maggio 1907.

Il ministro dei lavori pubblici
E. Gianturco.

Pel ministro del tesoro
G. Fasce.

Per la Società Mediterranea:
Il direttore generale
Oliva Giuseppe.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

***R.** decreto 31 agosto 1907, n. 679, che approva le unite convenzioni per la proroga dell'esercizio provvisorio di alcune linee ferroviarie*

(pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, n. 253, del 25 ottobre 1907).

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

Viste le leggi 22 aprile 1905, n. 137 e 7 luglio 1907, n. 429, con le quali il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle

ferrovie Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio;

Visti i RR. decreti 29 giugno 1905, n. 360; 5 luglio 1906, n. 381 e 19 maggio 1907, n. 359;

Uditi il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato pei tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni in data 10 luglio 1907 tra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per la proroga di sei mesi, a partire dal 1° luglio 1907, dell'esercizio provvisorio a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle linee Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Gattico, addì 31 agosto 1907.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
GIANTURCO.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE
per l'esercizio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.

Premesso:

che con le convenzioni: 20 aprile 1889, approvata con R. decreto del 28 detto, n. 6066 (serie 3ª) e 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto del 24 detto, n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885, della Deputazione provinciale di Roma, e per esso alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (porta Cavalleggeri) a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e poi un tronco di prolungamento dalla stazione di porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

che con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio dell'indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo, con la diramazione Capranica-Ronciglione, in base ad accordi con gli enti concessionari;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio dell'indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con Regio decreto 5 luglio 1906, n. 381, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un altro anno a partire dal 1° luglio 1906;

che con la legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, per la quale, tra l'altro, lo Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione alla linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, e che pertanto fu sostituita alla convenzione 30 giugno 1906, l'altra 12 maggio 1907, approvata con R. decreto n. 359 del 19 detto ed i cui effetti scadono al 30 giugno 1907;

che la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto che il Governo continui ad esercitare la Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione per altri 6 mesi soltanto durante i quali essa si preparerà a riprenderne l'esercizio, e che il Governo a ciò acconsente;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro,

ed

il comm. ing. Giuseppe Oliva, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 26 giugno 1907, come da verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato continuerà ad esercitare durante il secondo semestre 1907 la linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione alle condizioni stabilite nelle convenzioni per l'esercizio di queste linee stipulate successivamente in data 24 giugno 1905, 30 giugno 1906 e 12 maggio 1907, i cui effetti scadrebbero al 30 giugno 1907.

Dal 1° gennaio 1908 l'esercizio della linea Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione sarà ripreso dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo.

Fatta a Roma in doppio esemplare, oggi 10 luglio 1907.

Il ministro dei lavori pubblici
Gianturco.

Il ministro del tesoro
Carcano.

Per la Società Mediterranea:
Il direttore generale
Oliva Giuseppe.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE
per l'esercizio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio.

Premesso:

che con la convenzione 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto n. 760 del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la concessione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio;

che con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto n. 360 del 29 stesso mese, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con R. decreto n. 381 del 5 luglio 1906, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un altro anno a partire dal 1° luglio 1906;

che, con legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, per la quale, tra l'altro, lo Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione alla linea Varese-Porto Ceresio e l'of-

ficina termo-elettrica di Tornavento, che fornisce l'energia per l'esercizio della linea medesima, e che pertanto fu sostituita alla convenzione 30 giugno 1906 l'altra 12 maggio 1907, approvata con R. decreto n. 359 del 19 detto ed i cui effetti scadono al prossimo 30 giugno 1907;

che la Società concessionaria ha chiesto che il Governo continui ad esercitare la Varese-Porto Ceresio per altri sei mesi soltanto, durante i quali essa ri preparerà a riprenderne l'esercizio, e che il Governo a ciò acconsente;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro,

ed

il signor comm. ing. Giuseppe Oliva, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 26 giugno 1907 come da verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato continuerà ad esercitare durante il secondo semestre 1907 la linea Varese-Porto Ceresio alle condizioni stabilite nelle convenzioni per l'esercizio di questa linea stipulate successivamente in data 24 giugno 1905, 30 giugno 1906 e 12 maggio 1907 i cui effetti scadrebbero al 30 giugno 1907.

Dal 1° gennaio 1908 l'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio sarà ripreso dalla Società concessionaria.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 10 luglio 1907.

Il ministro dei lavori pubblici
Gianturco.

Il ministro del tesoro
Carcano.

Per la Società del Mediterraneo:
Il direttore generale
Oliva.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

R. decreto 17 maggio 1908, che approva le annesse convenzioni 25 marzo 1908, per la proroga per tre mesi, a decorrere dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Varese-Porto Ceresio e Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

Viste le leggi 22 aprile 1905, n. 137 e 7 luglio 1907, n. 429 con le quali il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle linee Varese-Porto Ceresio e Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione:

Visti i RR. decreti 29 giugno 1905, n. 360; 5 luglio 1906, numero 381; 19 maggio 1907, n. 359; e 31 agosto 1907, n. 679;

Uditi il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni in data 25 marzo 1908, tra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per la proroga di tre mesi, a partire dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Varese-Porto Ceresio e Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE
per l'esercizio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio.

Premesso:

che con la convenzione 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto n. 760 del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio;

che con l'articolo 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto n. 360 del 29 stesso mese, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con R. decreto n. 381 del 5 luglio 1906, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un altro anno, a partire dal 1° luglio 1906;

che con la legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, per la quale, tra l'altro, lo Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione della linea Varese-Porto Ceresio e l'officina termo-elettrica di Tornavento, che fornisce l'energia per l'esercizio della linea medesima e che pertanto fu sostituita alla convenzione 30 giugno 1906, l'altra 12 maggio 1907 approvata con R. decreto n. 359, del 19 detto, ed i cui effetti cessarono al 30 giugno 1907;

che con altra convenzione 10 luglio 1907, approvata con R. decreto n. 679, del 31 agosto 1907, furono prorogate ancora per altri sei mesi, e cioè fino al 31 dicembre 1907, le convenzioni suddette;

che infine la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Governo di accordarle un'ultima proroga di tre mesi, per poter definire e completare la sua preparazione alla definitiva ripresa dell'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio al 1° aprile 1908, e che il Governo ha ciò concesso solo per evitare che l'impreparazione della Società nuocesse agli interessi del pubblico e con l'esplicita dichiarazione che questa proroga non sarebbe stata seguita da altre e che perciò col 1° aprile 1908 la Società avrebbe dovuto riprendere in ogni modo l'esercizio di questa linea.

Tutto ciò premesso:

tra le LL. EE. il commendatore avvocato Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici, e commendatore avvocato Paolo Carcano

ministro del tesoro, ed il commendatore avvocato Ercole Braschi, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 18 gennaio 1908, come da verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Articolo unico.

Gli accordi intervenuti fra il Governo e la Società delle strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio giusta le convenzioni 24 giugno 1905, 30 giugno 1906, 12 maggio 1907 e 10 luglio 1907 sono prorogati a tutto il 31 marzo 1908, restando fissata al 1° aprile 1908 la data della ripresa dell'esercizio di detta linea da parte della Società. È però fatta eccezione per l'ammontare del canone d'uso del materiale rotabile, di cui all'articolo unico della convenzione 12 maggio 1907, il quale sarà modificato in relazione a ciò che pel noleggio del materiale rotabile sarà stabilito per regolare i rapporti fra la Società concessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a partire dal 1° aprile 1908.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, oggi 25 marzo 1908.

Il ministro dei lavori pubblici
Pietro Bertolini.

Il ministro del tesoro
Paolo Carcano.

Per la Società Mediterranea
Ercole Braschi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

CONVENZIONE

per l'esercizio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.

Premesso:

che con le convenzioni; 20 aprile 1889, approvata con R. decreto del 28 detto n. 6066 (serie 3ª) e 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto del 24 detto n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885 della Deputazione provinciale di Roma e per esso alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (Porta Cavalleggeri) a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione e poi un tronco di prolungamento dalla stazione di porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

che con l'art. 1° della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio dell'indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo, con la diramazione Capranica-Ronciglione in base ad accordi con gli enti concessionari;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio dell'indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con R. decreto 5 luglio 1906, n. 381, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un altro anno a partire dal 1° luglio 1906;

che con legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, per la quale, tra l'altro, lo Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione alla linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, e che pertanto fu sostituita alla convenzione 30 giugno 1906, l'altra 12 maggio 1907, approvata con R. decreto n. 359 del 19 detto ed i cui effetti cessarono al 30 giugno 1907;

che con altra convenzione 10 luglio 1907, approvata con R. decreto n. 679 del 31 agosto 1907, furono prorogate ancora per altri sei mesi, e cioè fino al 31 dicembre 1907, le convenzioni suddette;

che infine la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Governo di accordarle un'ultima proroga di tre mesi, per potere definire e completare la sua preparazione alla ripresa definitiva dell'esercizio della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione al 1° aprile 1908; e che il Governo ha ciò concesso solo per evitare che l'impreparazione della Società nuocesse agli interessi del pubblico e con l'esplicita dichiarazione che questa proroga non sarebbe stata seguita da altre e che perciò col 1° aprile 1908 la Società avrebbe dovuto riprendere in ogni modo l'esercizio di quella linea.

Tutto ciò premesso:

tra le LL. EE. il comm. avv. Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro, ed il comm. avv. Ercole Braschi, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amminittrazione nella seduta del 18 gennaio 1908 come dal verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Articolo unico.

Gli accordi intervenuti fra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, giusta le convenzioni 24 giugno 1905, 30 giugno 1906, 12 maggio 1907 e 10 luglio 1907 sono prorogati a tutto il 31 marzo 1908, restando fissata al 1° aprile 1908 la data della ripresa dell'esercizio di detta linea da parte della Società.

È però fatta eccezione per l'ammontare dei due canoni di cui all'art. 4 della convenzione 24 giugno 1905 ed all'articolo unico della convenzione 12 maggio 1907, i quali saranno modificati in relazione a ciò che per il noleggio, per la manutenzione del materiale rotabile e per l'uso delle stazioni comuni sarà stabilito per regolare i rapporti fra la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a partire dal 1° aprile 1908.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, oggi 24 marzo 1908.

Il ministro dei lavori pubblici
Pietro Bertolini.

Il ministro del tesoro
Paolo Carcano.

Per la Società Mediterranea
Ercole Braschi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro dal tesoro
CARCANO.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
Società anonima con sede in Milano.
Capitale sociale L. 180,000,000 interamente versato
(ammortizzato per L. 1,050,000).
Estratto dal libro n. 17 dei processi verbali
del Consiglio d'amministrazione.
(Seduta n. 277 del 18 gennaio 1908.

Presenti i signori:

Presidente: Falcone comm. avv. Giacomo; vice presidente: Borromeo conte Giberto; consiglieri: Arlotta cav. Antonio, Bertarelli comm. Tomaso, Borghese don Francesco duca di Bomarzo, Canzi Luigi, Casana barone avv. Ernesto, Durazzo Pallavicini marchese Giacomo Filippo, Esterle ing Carlo, Marangoni comm. avv. Alessandro, Marsaglia comm. ing. Ernesto, Pallavicino marchese Domenico, Podestà barone Luca, Pollone comm. Eugenio, Rava comm Enrico; sindaci: Joel comm Otto, Besozzi nob. cav. Alessandro; direttore generale: Oliva comm. ing. Giuseppe; segretario: Peregalli cav. avv. Alessandro.

Viene letto ed approvato il verbale della scorsa adunanza.

Omissis.

Il Consiglio, udite le dichiarazioni del signor direttore generale in relazione alla discussione che ne è seguita:

a) autorizza il signor direttore generale comm. ing. Giuseppe Oliva, o per esso il consulente legale signor comm. avv. Ernesto Braschi, a stipulare, colle ferrovie di Stato, la proroga di tre mesi, sino cioè al 31 marzo p. v., o sino a quell'altro termine che si rendesse necessario per l'esercizio della linea Roma Trastevere-Viterbo e Varese-Porto Ceresio da parte delle ferrovie stesse e a quelle condizioni che i signori delegati riterranno conveniente di accettare;

b) li autorizza del pari a stipulare colle dette ferrovie le convenzioni che si rendano necessarie per l'assunzione diretta dell'esercizio dopo il 31 marzo p. v. o dopo l'altro termine che fosse invece stabilito, e a fissare quanto possa occorrere, in ispecie per il materiale, per le stazioni comuni e per il servizio cumulativo;

c) li autorizza infine a stipulare coll'onorevole Ministero dei lavori pubblici e colle dette ferrovie un atto di compromesso per sottoporre al giudizio di arbitri la decisione delle questioni insorte a proposito dell'assunzione diretta dell'esercizio delle due linee, dando ai detti delegati sociali le facoltà di accettare, e di designare gli arbitri.

Omissis.

Per il presidente
Giberto Borromeo.

Il segretario
A. Peregalli.

Copia per estratto conforme alla parte che vi corrisponde dell'originale in atti della Società per le strade ferrate del Mediterraneo rilasciata alla Società ferroviaria stessa.

Milano, lì 9 marzo 1908.

Dott. Domenico Moretti fu Angelo
notaio di Milano.

Visto per la legalizzazione della firma di Moretti dott. Domenico, notaio di Milano.

Milano, dal R. tribunale civile e penale, il 10 marzo 1908.

Il presidente
. . . .

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

N. 65 del repertorio.

***Appendice** al contratto 4 settembre 1904 per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione normale, con trazione a vapore, da Livorno a Vada.*

Regnando Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della nazione
Re d'Italia

Premesso:

a) che con contratto stipulato in Roma il 4 settembre 1904 fra LL. EE. i ministri dei lavori pubblici e del tesoro per conto dell'Amministrazione dello Stato ed il signor comm. avv. Amilcare Galeotti in rappresentanza della provincia di Livorno, approvato con decreto Reale 8 settembre 1904, n. 566, venne fatta concessione alla Provincia medesima della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a vapore, a sezione normale, da Livorno a Vada;

b) che la provincia di Livorno non atto 10 ottobre 1904, ha ceduto la concessione alla ditta Saverio Parisi;

c) che con l'art. 3 del sovracitato contratto la concessionaria s'impegna di cedere al Governo l'esercizio della linea Livorno-Vada per tutta la durata della concessione, ai patti ed alle condizioni di cui ai successivi articoli 4, 5, 6, 8, 9, 10 ed 11, quali patti e condizioni però per l'art. 14 non dovevano considerarsi impegnativi ed esecutivi, se non fossero stati approvati per legge

d) che con lo stesso art. 14 il Governo assumeva impegno di promuoverne l'approvazione, sottoponendoli al Parlamento coi provvedimenti per il riordinamento dell'esercizio delle strade ferrate di proprietà dello Stato, da attuarsi col 1° luglio 1905;

e) che infatti con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, insieme a quello di altre linee, l'esercizio della Livorno-Vada, a sensi e per gli effetti del più volte citato contratto 4 settembre 1904;

f) che per l'art. 10 del contratto stesso la concessionaria ha l'obbligo di costruire a sue spese il secondo binario, costituendo all'uopo un fondo speciale mediante versamento della quota del 44.50 per cento del prodotto ultra-iniziale, ad essa devoluta in base al precedente art. 8, quando detto detto fondo abbia raggiunto tra capitale ed interessi la somma di L. 1,700,000 prevista, per la costruzione stessa, e ad ogni modo non appena il prodotto annuo della linea abbia raggiunto per tre anni consecutivi L. 40,000 a chilometro;

g) che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale per l'art. 1° della citata legge 22 aprile 1905, n. 137, dovrà assumere l'esercizio della nuova linea, non appena ne sia compiuta la costruzione, ha fatto presente la convenienza che, nell'interesse della maggiore regolarità e speditezza del servizio, la linea medesima venga fin d'ora costruita a due binari senza attendere cioè che si verifichino le condizioni previste dall'art. 10 del contratto di concessione;

h) che il ministero dei lavori pubblici, avendo riconosciuta la necessità di tale provvedimento, incaricava l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di aprire all'uopo trattative colla concessionaria, onde stabilirne le condizioni;

i) che dette trattative riuscirono a buon fine;

Tutto ciò premesso, e volendosi ora tradurre in atto regolare gli accordi intervenuti:

Fra le LL. EE. il professore Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici e l'avvocato Paolo Carcano, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato da una parte, e dall'altra il signor cavaliere Enrico Senzi deputato anziano, in rappresentanza della deputazione provinciale di Livorno, appositamente delegato come da deliberazione in data 10 settembre 1907 allegata in copia autentica al presente atto, ed il signor comm. Saverio Parisi quale subconcessionario della linea, si conviene e stipula quanto appresso:

Art. 1.

A modificazione di quanto è stabilito all'art. 2 del contratto 4 settembre 1904, approvato con R. decreto 8 settembre 1904, n. 566, la concessionaria della ferrovia Livorno-Vada e per essa la ditta Saverio Parisi subconcessionaria, si obbliga di completare ed armare la ferrovia medesima per due binari, e di darla ultimata e pronta per essere aperta al pubblico esercizio a doppio binario entro gli stessi termini stabiliti dal capitolato di concessione.

Se però il concessionario si trovasse in grado di consegnare la linea a semplice binario, atta al pubblico e regolare esercizio, avanti la scadenza dei termini predetti, ed il Governo ne autorizzasse l'apertura ai sensi del citato contratto 4 settembre 1904, il Governo stesso acconsente fin d'ora che il concessionario possa ritardare la consegna del secondo binario fino a sei mesi dopo l'apertura del primo binario, non mai però oltre il termine prescritto dall'art. 2 del capitolato di concessione.

Art. 2.

In corrispettivo dell'obbligo di cui al precedente articolo, ed entro il termine di tre mesi dal giorno in cui avrà luogo la regolare consegna del detto secondo binario, completamente ultimato ed atto ad essere aperto al pubblico esercizio, il Governo pagherà alla concessionaria, e per essa alla Ditta sub-concessionaria, in una sol volta, la somma a corpo di L. 1,600,000 (lire un milione

e seicentomila) netta da qualsiasi imposta, quale compenso di tutte le spese dalla medesima incontrate per la costruzione del binario medesimo e relativa sede stradale, niuna esclusa ed eccettuata, e senza alcun aumento a titolo di premio.

Art. 3.

La presa in consegna del secondo binario da parte del Governo non potrà ritardarsi oltre un mese dal giorno in cui la Ditta avrà, per iscritto, dichiarato di averlo ultimato e pronto ad essere consegnato.

La consegna sarà fatta all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dopo che apposita Commissione all'uopo delegata dal Ministero dei lavori pubblici avrà riconosciuto la completa e regolare esecuzione dei lavori.

Art. 4.

Qualora il Voverno non si valga della facoltà riservatasi coll'art. 31 del capitolato di concessione, di riscattare la linea entro il termine di due anni dal compimento della sua costruzione, le quote dei prodotti ultra iniziali in ragione del 44.50 per cento che sarebbero devolute alla concessionaria in base all'art. 8 della convenzione, e che dovrebbero essere alla medesima versate nei modi e tempo stabiliti dal successivo art. 9 della convenzione stessa saranno dall'Amministrazione esercente trattenute e destinate a costituire il fondo speciale di cui è cenno all'art. 10 per la costruzione del secondo binario, e quando detto fondo, fra capitali ed interessi composti in ragione del 3.50 0[0 netto, abbia raggiunto la somma di L. 1,600,000, sarà devoluta integralmente allo Stato in reintegro della somma già pagata alla ditta in base al precedente art. 3.

Art. 5

Non effettuandosi il riscatto della linea entro i due anni dal suo compimento, il secondo binario e relativa sede stradale e sue dipendenze, quantunque già pagate dal Governo alla concessionaria, dovranno intendersi a tutti gli altri effetti della concessione come facenti parte integrante della linea concessa, tenendo conto però della somma pagata dal Governo, quando non si verifichi l'ipotesi della costituzione del fondo speciale nei modi e termini dell'art. 4.

Art 6

Le spese di stipulazione del presente contratto appendice a quello di concessione 4 settembre 1901 sono a carico della Ditta Parisi; il contratto stesso sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso di lira una e non sarà valido e definitivo, se non dopo approvato per decreto Reale registrato alla Corte dei conti.

Fatto quest'oggi in Roma dodici del mese di settembre dell'anno millenovecentosette.

Il ministro dei lavori pubblici
Prof. *Emanuele Gianturco.*

Il ministro del tesoro
PAOLO CARCANO

Il rappresentante
della Deputazione provinciale di Livorno
Enrico Senzi.

Il subconcessionario
Saverio Parisi.

Alberto Bremond, teste.
Giuseppe Mastrostefano, teste.
Avv. *Ettore Giusti*, segretario, delegato alla stipulazione dei contratti.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

MINISTERO DEL TESORO

IL MINISTRO DEL TESORO

Visto il decreto ministeriale 30 aprile 1908, n. 3399, con cui fu indetto l'esame di concorso a undici posti di archivista di seconda classe in questo Ministero, al quale, giusta il disposto dell'art. 1, vennero ammessi gli applicati di prima classe del Ministero medesimo, esclusi quelli in soprannumero ai posti stabiliti dal ruolo organico;

Visto il processo verbale definitivo, in data 22 luglio 1908 della Commissione per l'esame predetto, nominata con decreto ministeriale 2 giugno 1908, n. 5116, dal quale risultano designati, per ordine di classificazione di merito gli undici vincitori del concorso;

Determina:

Sono dichiarati vincitori del concorso predetto, nel seguente ordine di classificazione, determinato dai punti di merito conseguiti nelle prove scritte ed in quella orale, e a parità di punti dalla anzianità in graduatoria, ai termini dell'art. 12 del citato decreto 30 aprile 1908, n. 3399, i signori:

Potroselli Francesco, con punti 19 — Scioscia Bonaventura, id. 18 — Palmarini Ferruccio, id. 18 — Pisani Pietro, id. 18 — Fagioli Virgilio, id. 18 — Rossi Ruggiero, id. 17.75 — Soavo Alberto, id. 17.25 — D'Apollo Augusto, id. 17.25 — Ilari Giovanni, id. 17.25 — Santi Salvatore, id. 17.25 — Bon Claudio, id. 17.25.

Roma, addì 24 luglio 1908.

Il ministro
CARCANO.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

ELENCO degli italiani morti nell'ospedale « Umberto I » di San Paulo del Brasile, dal 1° gennaio al 31 marzo 1908:

Natale Giovanni di Domenico, d'anni 53 — Clerici Attilio fu Luigi, id. 41 — Boni Maria di Gaetano, id 24 — Caverni Francesco fu Giuseppe, id. 57 — Stella Ottavio fu Giovanni, id. 68 — Cicognati Pietro fu Luigi, id. 67 — Pagliarono Rosario di Onofrio, id. 36 — Musiani Alberto fu Luigi, id. 60 — Amodeo Giacomo fu Cesare, id. 38 — Tosini Rosina di Giacomo, id. 12 — Pelosi Antonietta fu Giovanni, id. 23 — Tosi Luigi di Antonio, id. 20 — Ferrara Luigi di Michele, id. 16 — Bussi Oresto fu Agostino, id. 68 — Paolillo Vincenzo Di Donato, id. 30 — Tosello Eleonora di Alessandro Alessi, id. 24 — Contiero Domenico fu Paolo, id. 50 — Cesualdi Antonio di Egidio, id. 34 — Di Palma Luigi fu Andrea, id. 65 — Bianchi Pietro fu Michele, id. 57 — Mosca Serafina fu Sebastiano, id. 51 — Bortolan Giuseppe fu Bartolo, id. 40 — Pinelli Maria fu Antonio, id. 25 — Priore Francesco fu Carmine, id. 41 — Marchionni Giuseppe fu Angelovito, id. 42 — Canisso Salvatore di Vincenzo, id. 9.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Divieto d'esportazione.

Essendo stata accertata la presenza della fillossera nel comune di Dipignano, in provincia di Cosenza, è stato con decreto del 24 luglio 1908, esteso a detto Comune il divieto di esportazione di talune materie indicate alle lettere *a, b, c,* del testo unico delle leggi antifillosseriche.

Roma, 24 luglio 1908.

MINISTERO DEL TESORO - Direzione Generale del Debito Pubblico

3ª PUBBLICAZIONE

Conformemente alle disposizioni degli articoli 31 della legge 10 luglio 1861, nn. 94 e 136 del regolamento approvato con R. decreto 8 ottobre 1870, n. 5942;

Si notifica che, ai termini dell'articolo 135 del citato regolamento, fu denunziata la perdita dei certificati d'iscrizione delle sotto designate rendite, e fatta domanda a quest'Amministrazione affinchè, previe le formalità prescritte dalla legge, ne vengano rilasciati i nuovi;

Si diffida pertanto chiunque possa avervi interesse, che, sei mesi dopo la prima delle prescritte tre pubblicazioni del presente avviso, si rilasceranno i nuovi certificati, qualora in questo termine non vi siano state opposizioni notificate a questa Direzione generale nei modi stabiliti dall'articolo 139 del citato regolamento.

CATEGORIA del debito	NUMERO delle iscrizioni	INTESTAZIONE DELLE ISCRIZIONI		AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Consolidato 5 %	1157296 Solo certificato di usufrutto	Prioris Eugenio di Antonio, domiciliato a Pointes des Contes (Francia). Vincolata	Lire	375 —
Consolidato 3.75 %	473172	Arrigò Giulia fu Agostino, minore, sotto la patria potestà della madre Molino Giovanna fu Luigi, vedova di Arrigò Agostino, domiciliata in Napoli	»	11 25
Consolidato 5 %	53443 / 170043	Presbitero Giuseppe fu Eusebio, domiciliato in Milano. Con annotazione.	»	25 —
Consolidato 3.75 % rendita mista	00665	Severini Severino fu Oronzio	»	75 —
»	00666	Intestata come sopra.	»	75 —
»	00435	Intestata come sopra	»	150 —
»	00436	Intestata come sopra.	»	150 —
»	00437	Intestata come sopra	»	150 —
»	00438	Intestata come sopra.	»	150 —
»	00388	Intestata come sopra	»	375 —
Consolidato 5 %	867661	Santa Teresa fu Francesco, nubile, domiciliata a Torino. .	»	50 —
»	1175658 Certificato di proprietà o di usufrutto	Deluchi Maria fu Michele, minore, sotto la patria potestà della madre Casellino Maria di Stefano, vedova in prime nozze di Massa Stefano fu Paolo, ed in seconde nozze De Lucchi Michele fu Giuseppe, domiciliata in Montoggio (Genova). Vincolata.	»	15 —
Consolidato 3.75 %	12344	Galleani Emilio fu Giorgio, domiciliato a Ventimiglia (Porto Maurizio). Con annotazione	»	30 —
»	211751	Della Cella Costanza di Carlo, moglie di Malchiodi avv. Erminio, domiciliata in Bobbio (Pavia)	»	112 50
»	58510	Galimi Raffaele di Domenico, domiciliato a Messina. Con annotazione	»	7 50
»	292676	Rossi Pacifico di Filippo, domiciliato a Montoro Superiore Torchiati (Avellino). Con annotazione	»	93 75

CATEGORIA del debito	NUMERO delle iscrizioni	INTESTAZIONE DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Consolidato 3.75 %	80565	Chiesa della SS. Annunziata di Genova. Con avvertenza . Lire	48 75
Consolidato 5 %	984723	Arnod Cipriano fu Alessandro, domiciliato a Saint-Pierre (Torino). »	25 —
»	851254 Solo certificato di proprietà	Aventi diritto alla dote del Beneficio della Beata Vergine della Cintura in Breia (Novara). Vincolata . . . . . »	10 —
»	1245241 Solo certificato di proprietà	Intestata come sopra. Vincolata. . . . . »	5 —
Consolidato 3.75 %	302153	Fabbriceria della Chiesa parrocchiale di San Maurizio di Monti a Rapallo (Genova). Con annotazione . . . . . »	15 —
Consolidato 5 %	1190855	Messina Giovannina fu Francesco, nubile, domiciliata in Agira (Catania). Con annotazione . . . . »	5 —
»	583346 Solo certificato di proprietà	Ferronetti Giacomina Giulietta fu Giacomo, minore, sotto l'amministrazione della di lei madre Raffaella Ottaviani di Rocco, domiciliata a Napoli. Vincolata . . . »	45 —
»	1121084 Solo certificato di proprietà	Porlasca Giovanni fu Vincenzo, domiciliato a Cernobbio (Como). Vincolata . . . . »	720 —
»	150583 / 333523 Solo certificato di proprietà	Brunetti Salvatore fu Salvatore, domiciliato in Napoli. Vincolata. . . . . »	125 —
»	382838	Drago Antonino fu Vincenzo, domiciliato a Palermo. Con annotazione . . . . »	20 —
»	382839	Intestata ed annotata come la precedente . . . . »	5 —
»	383223	Intestata ed annotata come la precedente . . . . »	5 —

Roma, 29 febbraio 1908.

Il direttore generale
MORTARA.

Per il capo sezione
F. GAMBACCIANI.

Il direttore capo della 2ª divisione
S. PIETRACAPRINA.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione Generale del Debito Pubblico

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *pubblicazione*)

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 0[0 cioè: n. 312,516 d'inscrizione sui registri della Direzione generale (corrispondente al n. 1,166,897 del già cons. 5 0[0), per L. 52.50 - 49, al nome di Storti *Emilio* di Giovanni, minore, sotto la patria potestà del padre, domiciliato in Pallanza (Novara), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Storti *Angelo-Gregorio-Emilio* di Giovanni, minore, ecc. (come sopra), vero proprietario della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 25 luglio 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 0[0, cioè: n. 359,139 d'inscrizione sui registri della Direzione generale per L. 127.50-119 al nome di Zaroli Carolina fu Antonio, vedova di Filippini *Rodolfo*, domiciliata a Cairate (Milano) (vincolata), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Zaroli Carolina fu Antonio vedova di Filippini *Vincenzo-Rodolfo*, domiciliata a Cairate (Milano), vera proprietaria della rendita stessa.

A' termini dell'articolo 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 25 luglio 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 0[0 cioè: n. 194,531 d'iscrizione sui registri della Direzione generale per L. 18.75 - 17.50, al nome di Milano *Ausonia* fu Giuseppe, nubile, domiciliata in Casale Monferrato (Alessandria), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Milano *Antonia* fu Giuseppe, ecc., come sopra, vera proprietaria della rendita stessa.

A' termini dell'articolo 72 del regolamento sul Debito pubblico si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 25 luglio 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che le rendite seguenti del consolidato 3.75 0[0 cioè: n. 528,199 e n. 528,200 d'inscrizione sui registri della Direzione generale, per L. 105 ciascuna, al nome di Buscaglia Maria, Andrea, Giovannina, Elisabetta, Agostina, fratello e sorelle minori, sotto la patria potestà del padre Buscaglia, Giuseppe, domiciliato al Fondo Toce, frazione di Pallanza (Novara) e figli nascituri dai coniugi *Zobolo* Francesca e il suddetto Buscaglia Giuseppe fu Andrea, vincolate d'usufrutto congiuntivamente a favore di *Zobolo* Francesca, moglie di Buscaglia Giuseppe e Rampone Giovannina fu Francesco vedova Buscaglia, furono così intestate per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè il cognome di *Zobolo* indicato nella intestazione ed annotazione di usufrutto delle rendite stesse doveva essere invece *Zabolo*.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di dette iscrizioni nel modo richiesto.

Roma, il 25 luglio 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

AVVISI.

Si notifica che nel giorno di lunedì 10 agosto 1908, alle ore 9, in una sala del palazzo ove ha sede questa Direzione generale, via Goito n. 1, in Roma, con accesso al pubblico, si procederà alla 51ª estrazione a sorte delle obbligazioni emesse dalla cessata Società della ferrovia di Novara, del capitale nominale di L. 320 ciascuna al 5 0[0, assunte in servizio dallo Stato in forza dell'art. 12 della Convenzione 20 giugno 1868, approvata colla legge 31 agosto stesso anno, n. 4587.

Le obbligazioni da estrarsi, giusta la relativa tabella di ammortamento, sono in numero di 519, sulle 6525 attualmente vigenti agli effetti della detta estrazione.

Con successiva notificanza si pubblicheranno i numeri delle obbligazioni estratte, rimborsabili dal 1° ottobre prossimo.

Roma, 24 luglio 1908.

Il direttore generale
MORTARA.

Il capo della divisione 6ª
LUBRANO.

Si notifica che nel giorno di mercoledì 12 agosto 1908, alle ore 9, in una sala del palazzo ove ha sede questa Direzione generale, via Goito, n. 1, in Roma, con accesso al pubblico, si procederà alla 41ª annuale estrazione a sorte delle obbligazioni della già Società « Vittorio Emanuele » concessionaria della ferrovia Calabro Sicula, di L. 500 ciascuna di capitale nominale, al 3 0[0, il cui servizio venne assunto dallo Stato per effetto dell'art. 7 della Convenzione 20 giugno 1868 approvata colla legge 31 agosto stesso anno, n. 4587.

Le obbligazioni da estrarsi, giusta la relativa tabella d'ammortamento, sono in numero di 3138, sulle 411,515 attualmente vigenti, agli effetti della detta estrazione.

Con successiva notificanza si pubblicheranno i numeri delle obbligazioni estratte rimborsabili dal 1° ottobre p. v.

Roma, addì 24 luglio 1908.

Il direttore generale
MORTARA.

Il direttore capo della divisione 6ª
LUBRANO.

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 27 luglio, in lire 100.00.

AVVERTENZA.

La media del cambio odierno essendo di L. 99.92 e quindi non superiore alla pari, pel rilascio dei certificati dei dazi doganali del giorno 27 luglio occorre il versamento in valuta in ragione di L. 100 per 100.

Il prezzo del cambio che applicheranno le dogane nella settimana dal giorno 27 luglio al 2 agosto 1908, per daziati non superiori a lire 100, pagabili in biglietti è fissato in lire 100.00.

MINISTERO D'AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

25 luglio 1908.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt'oggi
3 3/4 % *netto*.	103 62 31	101 74 31	103 36 76
3 1/2 % *netto*.	102 64 69	100.89 69	102 20 92
3 % *lordo*....	69 83 61	68 63 61	69 07 21

CONCORSI

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il testo unico delle leggi sull'ordinamento del corpo Reale del genio civile, approvato con R. decreto 3 settembre 1906, n. 522;

Vista la legge 9 luglio 1908, n. 403, riguardante provvedimenti per il Real corpo del genio civile e per il personale aggiunto e provvisorio dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del genio civile;

Visto il regolamento approvato con R. decreto 26 febbraio 1905 n. 71;

Decreta:

Art. 1.

È aperto il concorso per titoli a n. 60 posti di ingegnere allievo nel Real corpo del genio civile, con lo stipendio annuo di L. 3000, fra i laureati in ingegneria nelle RR. scuole di applicazione, nei politecnici, e nelle scuole superiori politecniche, che abbiano riportato non meno di 85 punti su cento nell'esame di laurea e di 80 in media, separatamente, in ciascun anno dell'ultimo triennio.

Art. 2.

Chiunque intenda concorrere dovrà, non più tardi del 1° settembre 1908, presentare domanda su carta da bollo di L. 1.00 scritta e sottoscritta di proprio pugno, al segretariato generale del Ministero dei lavori pubblici, indicandovi:

a) il cognome, il nome, la paternità, il luogo di nascita e il domicilio al quale dovranno essere indirizzate le occorrenti comunicazioni;

b) se ha fatto i corsi secondari classici oppure tecnici e in quali scuole Dovrà inoltre dichiarare di assoggettarsi alle nuove norme che fossero adottate circa l'ordinamento delle pensioni.

Art. 3.

Alla domanda i candidati dovranno unire i seguenti certificati in forma autentica e debitamente legalizzati:

a) certificato del sindaco del Comune di origine (legalizzato dal presidente del tribunale) od atto di notorietà dal quale risulti che il concorrente è cittadino italiano:

Sono equiparati ai cittadini dello Stato i cittadini delle altre regioni italiane, quand'anche manchino della naturalità;

b) atto di nascita (legalizzato dal presidente del tribunale), comprovante che il concorrente non ha oltrepassato il trentesimo anno di età, alla data del presente decreto;

c) certificato di moralità, rilasciato dal sindaco del Comune di attuale residenza (legalizzato dal prefetto) e di data non anteriore di due mesi a quella del presente decreto;

d) certificato di penalità rilasciato dal tribunale civile e penale del luogo di nascita, anch'esso di data non anteriore di due mesi alla data del presente decreto;

e) la prova di aver adempiuto alle prescrizioni della legge per la leva;

f) il certificato medico (legalizzato dal sindaco e dal prefetto) di costituzione sana e robusta ed esente da imperfezioni fisiche o da infermità; di data non anteriore di due mesi a quella del presente decreto;

g) il diploma originale d'ingegnere rilasciato da una scuola di applicazione o da altro degli Istituti indicati all'art. 1;

h) i certificati dei punti riportati in tutte le materie di studio presso le Università, e presso le scuole od Istituti sopraindicati:

i) i certificati comprovanti i servizi eventualmente prestati in Amministrazioni dello Stato od in uffici governativi.

Potranno inoltre essere prodotti tutti quei documenti autenticati che valgano a provare la pratica fatta dal concorrente in amministrazioni private, o dai quali risultino la durata e la natura di tali servizi od il modo in cui furono compiuti, nonchè le eventuali pubblicazioni.

I documenti di cui alle lettere *a*, *b*, *c*, *f*, e quelli indicati nel precedente capoverso dovranno essere stesi su carta da bollo di L. 0 50.

Art. 4.

I concorrenti che provino di essere impiegati di ruolo di una altra amministrazione dello Stato, potranno esentarsi dal presentare i documenti di cui alle lettere *a*, *c*, *d*, *e*, dell'art.3.

Art. 5.

Non saranno ammessi al presente concorso coloro che si siano già presentati infruttuosamente due volte ad esami di concorso per il conferimento di posti di ingegnere allievo del genio civile (art. 34 del testo unico 3 settembre 1906, n. 522, art. 35, regolamento 26 febbraio 1905, n. 71).

Art. 6.

Verranno respinte le domande che perverranno al Ministero oltre il termine suindicato o saranno mancanti di alcuno dei documenti prescritti.

Art. 7.

Le nomine saranno disposte su conforme parere del Comitato del personale del Genio civile, che giudicherà sulle domande dei candidati ammessi al concorso, determinandone la graduatoria, per la quale sarà titolo di preferenza il servizio tecnico prestato lodevolmente in uffici governativi.

Art. 8.

Per mezzo delle prefetture il Ministero farà conoscere ai candidati le sue determinazioni in ordine alle domande da essi presentate.

Roma, 23 luglio 1908.

Il ministro
BERTOLINI.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il testo unico delle leggi sull'ordinamento del corpo Reale del genio civile, approvato con R decreto 3 settembre 1906, n. 522.

Vista la legge 9 luglio 1908, n. 403, concernente provvedimenti per il Real corpo del genio civile e per il personale aggiunto e provvisorio dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del genio civile;

Visto il Regolamento approvato con R. decreto 26 febbraio 1905, n. 71;

Decreta:

Art. 1.

È aperto un concorso per esame a 20 posti di aiutante di 3ª classe nel R. corpo del genio civile, con l'annuo stipendio di L. 2,000.

Per ottenere la nomina i concorrenti dovranno riportare complessivamente negli esami almeno 175 punti sul massimo di 260

Il Ministero si riserva la facoltà di nominare ai posti di aiutante di 3ª classe, che oltre ai 20 sovraindicati, e salvo quelli che potranno spettare agli ufficiali [illegible], si rendessero vacanti fino al 30 giugno 1909, quei candidati che nella prova di esame

avranno conseguito l'idoneità e raggiunto il minimo dei punti suaccennati.

Art. 2.

L'esame è scritto ed orale.

Le prove scritte avranno luogo presso gli uffici del Genio civile di Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Lecce, Catanzaro, Palermo e Cagliari, ed avranno principio il 16 novembre 1908.

L'esame orale avrà luogo presso il Ministero dei lavori pubblici nel giorno che verrà fatto conoscere ai candidati con apposito avviso.

Art. 3.

Chiunque intenda di presentarsi al concorso dovrà entro il 16 ottobre 1908 far pervenire la relativa domanda scritta di proprio pugno, in carta da bollo da L. 1, al segretariato generale del Ministero dei lavori pubblici, nella quale quale dovrà:

1° indicare chiaramente il cognome, il nome, la paternità, il luogo di nascita e il domicilio, al quale devono essere indirizzate le occorrenti comunicazioni;

2° dichiarare in quale delle città suindicate egli intenda sostenere le prove scritte d'esame;

3° dare un breve cenno della pratica eventualmente fatta nella compilazione di progetti e nella esecuzione dei lavori, con ogni altra notizia che ritenga apportuna per far conoscere le sue speciali attitudini.

Il concorrente dovrà inoltre dichiarare di assoggettarsi, per quanto concerne il diritto alla pensione, a quelle norme che, a modificazione delle vigenti, saranno per legge stabilite.

Art. 4.

Alla detta domanda i candidati dovranno unire la propria fotografia (formato visita) con la firma, ed i seguenti certificati in forma autentica o debitamente legalizzati;

a) certificato del sindaco del Comune di origine od atto di notorietà, legalizzato dal presidente del tribunale, dal quale risulti che il concorrente è cittadino italiano.

Sono equiparati ai cittadini dello Stato i cittadini delle altre regioni italiane quand'anche manchino della naturalità.

b) atto di nascita, legalizzato dal presidente del tribunale, comprovante che il candidato non ha oltrepassato il trentesimo anno di età alla data del presente decreto e avrà compiuto il diciottesimo entro il termine stabilito per gli esami scritti;

c) certificato di moralità, rilasciato dal sindaco del Comune di attuale residenza, legalizzato dal prefetto, e di data non anteriore di due mesi a quella del presente decreto;

d) certificato di penalità, rilasciato dal tribunale civile o penale del luogo di nascita, anch'esso di data non anteriore di due mesi a quella del presente decreto;

e) la prova di avere adempiuto alle prescrizioni della legge per la leva;

f) il certificato medico di costituzione sana e robusta ed esente da imperfezioni fisiche o da infermità, di data non anteriore di due mesi a quella del presente decreto, legalizzato dal sindaco o dal prefetto;

g) in originale la patente di perito agrimensore o la licenza dalla sezione speciale di costruzioni o di fisico-matematica, rilasciata da un Istituto tecnico del Regno, oppure il diploma dell'Istituto forestale di Vallombrosa ovvero il diploma rilasciato dalle scuole minerarie di Caltanissetta, Agordo ed Iglesias;

h) i certificati dei punti riportati nelle singole materie di studio, sia negli Istituti tecnici, sia in altre Scuole superiori; le prove degli studi diversi compiuti e dei lavori eseguiti.

Oltre i suddetti documenti, possono essere presentati disegni di costruzione, purchè siano firmati dai professori e vidimati dal direttore dell'Istituto, nel quale il concorrente ha compiuto i suoi studi.

I documenti di cui alle lettere *a*), *b*), *c*), *f*), dovranno essere stesi su carta da bollo da L. 0.50.

I candidati che provino di essere impiegati di ruolo, in servizio attivo, di un'Amministrazione dello Stato potranno esimersi dal presentare i documenti di cui alle lettere *a*), *c*), *d*), *e*).

Art. 5.

Verranno assolutamente respinte le domande di coloro che in due precedenti successive prove non abbiano ottenuta l'idoneità (art. 35 del testo unico 3 settembre 1906, n. 522), nonchè quelle che perverranno al Ministero oltre il termine suindicato o saranno mancanti di alcuno dei documenti prescritti.

Non è ammesso il riferimento a documenti presentati ad altre Amministrazioni.

Art. 6.

Spirato il termine per la presentazione delle domande, il Ministero farà pervenire ai concorrenti, la cui istanza sarà riconosciuta regolare, l'invito a presentarsi agli esami.

Art. 7.

Sono oggetto delle prove scritte le seguenti materie:

1° componimento di lingua italiana;

2° aritmetica ed algebra elementare, inclusa la risoluzione delle equazioni di secondo grado a una incognita, geometria elementare piana e solida, trigonometria rettilinea, teoria dei logaritmi ed uso delle tavole;

3° disegno lineare, topografico ed architettonico;

4° costruzioni civili, stradali e idrauliche.

Sono oggetto delle prove orali, oltre le materie precedenti, anche le seguenti:

5° geometria pratica, uso degli strumenti topografici, loro correzione, rilievi planimetrici ed altimetrici ordinari, tracciamenti di campagna;

6° leggi sul servizio delle opere pubbliche;

7° lettura di lingua francese e traduzione dal francese in italiano.

Art. 8.

Gli esami scritti ed orali avranno luogo sotto l'osservanza delle disposizioni risultanti dal titolo II, capo 3°, del regolamento 26 febbraio 1905, n. 71.

Roma, 23 luglio 1908.

Il ministro
BERTOLINI.

Parte non Ufficiale

DIARIO ESTERO

Un telegramma odierno da Costantinopoli descrive la accoglienza che la popolazione fece all'*iradè* imperiale che richiama in vigore la Costituzione del 1876. Esso destò soltanto un'impressione limitata, perchè i turchi, abituati all'antico regime, ebbero timore di esprimere francamente la loro opinione ed i loro sentimenti. Soltanto il giorno seguente, dopo gli articoli entusiastici della stampa turca, l'entusiasmo e la gioia si sono manifestati pubblicamente, ma non impetuosamente, e non soltanto la massa della popolazione turca, ma anche i giovani turchi si tennero in un'attitudine di dignitosa moderazione, conservando una disciplina esemplare. Così pure i giovani ufficiali serbarono un contegno correttissimo, mentre gli ufficiali più anziani apparvero sgomenti e intimiditi. I cristiani, salvo poche eccezioni, si dimostrano completamente estranei e indifferenti. Da

parecchi indizi si rileva che anche le donne turche, non soltanto hanno accolto tranquillamente il movimento liberale, ma lo hanno anzi stimolato e incoraggiato.

La polizia è oggi completamente esautorata e si ritira sempre e dovunque. Corre voce che il Gran Visir abbia proposto al Sultano la soppressione dei fondi per la polizia segreta. Ciò ha provocato fra gli agenti della polizia segreta grande timore, tanto che molti di essi, temendo vendette private, sono fuggiti.

I giornali turchi e così pure gli altri giornali, si sono rifiutati ieri di sottoporsi alla censura, invocando la costituzione che accorda la libertà di stampa. Tuttavia i giornali tengono un linguaggio moderato e si mostrano rispettosissimi verso il Sultano e lo ringraziano calorosamente per il ristabilimento della Costituzione. La evidente tendenza della stampa turca è di ottenere che sia mantenuta la Costituzione, tenendo un'attitudine moderata, ma ferma e conseguente.

La *Neue Freie Presse* crede di sapere che le elezioni avranno luogo fra due mesi e che la maggioranza dei deputati sarà senza dubbio Giovane-turca. Nel Parlamento non vi saranno che due partiti: uno governativo ed uno di opposizione, ma entrambi costituzionali. Il deputato turco riceverà una indennità di cinquanta lire turche al mese ed il senatore il doppio.

Secondo il *Piccolo*, la destituzione di Ferid Pascià fu una sorpresa per la diplomazia e per i circoli politici, di solito bene informati, giacchè erano ormai abituati alle voci di un imminente cambiamento nel granvisirato.

Necessariamente il cambiamento del gran visir si ripercosse nella Borsa di Costantinopoli e i valori subirono un forte rialzo.

« La circostanza che la destituzione di Ferid Pascià avvenne due giorni dopo pervenutogli il dispaccio che gli annunciava il conferimento dell'Aquila Nera da parte dell'Imperatore Guglielmo - scrive il giornale suddetto - sollevò a Costantinopoli e fuori molte congetture e commenti. Si considerò questa destituzione come una disfatta in prima linea della politica germanica e in secondo luogo della politica della Triplice sul Bosforo. Ma i circoli più esperti e più calmi non propendono ad accettare questa supposizione. Quantunque i due nuovi nominati siano in concetto di anglofili, si deve tuttavia considerare che essi sono i due unici statisti turchi di fama europea ».

I giornali turchi pubblicano lunghi articoli intitolati: *Viva il Sultano!* ed elogiano calorosamente Abdul Hamid.

La stampa europea è in benigna aspettazione. Quella francese si domanda se il Sultano è in buona fede; in caso affermativo essa ritiene che la questione della Macedonia si risolverà facilmente e pacificamente, ma che le potenze dovranno, nelle riforme da apportarvi, sentire anche l'opinione della Camera turca.

La stampa austriaca e germanica sostiene che nessuna necessità esiste di modificare la politica balcanica e che aspetta di vedere se sarà permesso al Parlamento turco di lavorare liberamente e proficuamente.

* * *

Telegrafano da Budapest alla *Wiener Allgemeine Zeitung* che in quei circoli politici corrono notizie sensazionali sulla riforma elettorale.

Si dice, fra le altre cose, che il conte Giulio Andrassy, ritornato da Londra, dove studiò la legge elettorale inglese, sottoporrà ora alla Corona il suo progetto di riforma elettorale, e quindi si dimetterà, anche se il suo progetto sarà approvato dal Re.

Si dice inoltre che in tal caso il presidente dei ministri Wekerle con una parte del partito costituzionale entrerà nel partito dell'indipendenza. Il dott. Wekerle si dimetterebbe e sarebbe sostituito alla presidenza del Consiglio dal ministro del commercio, Francesco Kossuth. L'attuale presidente della Camera dei deputati, Giulio Justh, assumerebbe il portafoglio degli interni, e il segretario di Stato, Szterenyi, quello del commercio. Il nuovo Gabinetto avrebbe la missione di preparare e di condurre a compimento il compromesso nelle questioni militari.

NOTIZIE VARIE

ITALIA.

Elezioni politiche. — *Collegio di Valenza.* — Votazione di ballottaggio. — Resultato definitivo. — Iscritti 10,688. — Votanti 7457. — Ceriana-Mayneri ebbe voti 4064 e Merlani ne ebbe 3245.

Voti contestati dispersi e nulli 148.

Il varo della R. nave «San Giorgio». — A Castellamare di Stabia, stamane, presenti S. A. R. il duca d'Aosta, S. E. il ministro Lacava, S. E. il sottosegretario di Stato Aubry, gli ammiragli Di Brocchetti e Marselli, il prefetto di Napoli, comm. Gasperini, numerosi ufficiali, le autorità locali e grande folla, è stata varata felicemente in questo cantiere alle ore 11.45, la R. nave *San Giorgio*.

Dell'avvenimento che segna un nuovo trionfo della nostra marina da guerra, daremo ampia relazione domani.

Esposizione artistico-industriale. — Iermattina, a Venezia, nello storico palazzo Pesaro, ha avuto luogo la inaugurazione dell'Esposizione permanente delle arti e delle industrie veneziane.

Erano presenti il sindaco, il prefetto, conte Nasalli Rocca, il vice ammiraglio Agnelli, molte altre autorità e parecchi invitati, tra cui numerose signore.

Il discorso inaugurale fu tenuto dal presidente dalla Mostra, conte Filippo Nani Mocenigo. Quindi il sindaco, conte Grimani, pronunciò un discorso, trattenendosi sulla munificenza della duchessa Bevilacqua La Masa, fondatrice dell'Esposizione.

Dopo i discorsi le autorità e gli invitati visitarono la Mostra.

L'Esposizione, riuscitissima, contiene quadri e sculture dei più noti artisti.

Congresso nazionale dei commercianti, industriali ed esercenti. — Il Comitato ordinatore del VII Congresso nazionale, che a Milano nel 1906 proclamava Piacenza sede del Congresso VII, per la solenne occasione del compimento del ponte sul Po, ha stabilito che nei giorni 30, 31 agosto e nei tre primi di settembre si tenga la importante riunione agricolo-industriale.

La tassa d'iscrizione presso il Comitato ordinatore, presso la Camera di commercio di Piacenza è di L. 15. Presidente del Comitato è l'on. cav. Giov. Raineri, deputato.

Augurî di lieto e profittevole successo ai valorosi che accorreranno a quella importante riunione.

Movimento commerciale. — Il 24 corrente a Genova furono caricati 1521 carri, di cui 435 di carbone pel commercio e 69 per l'Amministrazione ferroviaria; a Venezia 322, di cui 118 di carbone pel commercio e 60 per l'Amministrazione ferroviaria; a Savona 276, di cui 176 di carbone pel

commercio e 36 per l'Amministrazione ferroviaria; a Livorno 170, di cui 40 pel commercio e 20 per l'Amministrazione ferroviaria; a Spezia 148, di cui 1'0 di carbone pel commercio e 28 per l'Amministrazione ferroviaria.

Marina militare. — La R. nave *Americo Vespucci* è partita da Malta per Cagliari.

Marina mercantile. — Il *Città di Torino*, della Veloce, ha proseguito da Barcellona per Genova, proveniente dagli scali dell'America centrale.

ESTERO.

Un nuovo acquedotto. — Nel Lussemburgo è stata decisa la costruzione di una grande conduttura d'acqua potabile per l'alimentazione di 22 Comuni. Vi occorrerà perciò grande quantità di materiale, di computatori ed altro, alla cui fornitura potranno concorrere anche ditte italiane. Tale costruzione sarà iniziata in questo stesso anno.

Le strade ferrate agli Stati Uniti. — La costruzione delle prime linee di strade ferrate agli Stati Uniti data dal 1832. Fino a tutto il 1907, cioè in uno spazio di 75 anni, sono state costruite nel vasto territorio della Confederazione più di 225,000 miglia di strade ferrate.

È questo un risultato tanto più maraviglioso, in quanto è da tener conto che questo sviluppo rapido, colossale si è esteso a quasi tutto il territorio e che, in numerosi casi, la costruzione di ferrovie ha preceduto il popolamento e lo sviluppo economico delle regioni ove le costruzioni si effettuavano, per modo che le ferrovie sono state, in gran parte, l'avanguardia del commercio americano, le creatrici della civiltà e della ricchezza degli Stati Uniti. Nel lungo periodo di 75 anni vi sono state, naturalmente, delle variazioni considerevoli nella intensità della costruzione di strade ferrate, specialmente nei primordi.

Uno dei più attivi fu l'anno 1882, durante il quale furono aggiunte alla rete già esistente ben 11,569 miglia, ed anche l'anno 1887, nel quale l'aumento fu di 12,867 miglia.

Dopo la guerra di secessione, a parte l'anno 1864, nel quale alla rete esistente si aggiunsero 738 miglia soltanto, l'anno più inattivo fu il 1896, nel quale si costruirono solamente 1654 miglia di linee ferroviarie.

A partire dal 1896 vi è stata una progressione pressochè ininterrotta e, soltanto negli ultimi cinque anni, ben 26,250 miglia sono state aggiunte alla rete preesistente.

Quest'ultimo quinquennio 1902-907 è uno dei quattro grandi periodi quinquennali che vanno singolarmente distinti per l'importanza delle costruzioni ferroviarie effettuate agli Stati Uniti. Gli altri tre sono i quinquenni seguenti: 1885-90 con 38,383 miglia di nuove linee; 1878-73 con 29,675 miglia, e 1868-73 con 28,639 miglia.

Il raccolto del riso al Giappone. — La depressione economica e finanziaria che gravita sul Giappone dopo l'ultima guerra, sarà attenuata dall'abbondanza del raccolto del riso.

Da un recente rapporto del console degli Stati Uniti a Kobe rileviamo che la produzione del riso per l'annata corrente raggiungerà probabilmente circa i 5 milioni di tonnellate inglesi.

Supererà per conseguenza di 5.9 0[0 il raccolto del 1907 e di 11.8 un raccolto medio.

L'aumento si spiega, tanto per la maggiore estensione delle semine che per i miglioramenti apportati alla coltivazione.

Malgrado questa straordinaria produzione si crede che la quantità disponibile per esportarsi non supererà i 25 milioni di bushels.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

COSTANTINOPOLI, 25. — La stampa turca accoglie entusiasticamente il nuovo stato di cose e ringrazia il Sultano, rilevando che il corso degli avvenimenti si è svolto senza vittime, a differenza di quanto è avvenuto in Russia e in Persia.

I giornali pubblicano la Costituzione ed il Rescritto imperiale relativo, diretto al Gran Visir.

Ovunque la popolazione manifesta grande entusiasmo, ma si mantiene calma.

STOCCOLMA, 25. — Il presidente Fallières, accompagnato dal Re, si è recato questa mattina alla stazione e, con treno speciale, si è diretto al Castello di Grippsholm, ove il Re e la Regina offrono un pranzo in suo onore.

Il Presidente ritornerà a Stoccolma in battello, dopo il pranzo.

STOCCOLMA, 25. — Dopo la visita al Castello di Grippsholm il Re ed il Presidente Fallières sono saliti a bordo di un battello per fare ritorno a Stoccolma.

La traversata del lago di Maelan, lungo quasi 55 chilometri, offriva uno splendido colpo d'occhio. Il tempo era magnifico. Lungo tutto il percorso si vedevano imbarcazioni imbandierate coi colori francesi e svedesi, gremite di gitanti. Il Presidente Fallières è Stato ovunque salutato dalle acclamazioni della folla che si accalcava sulle sponde del lago.

STOCCOLMA, 25. — Questa sera il Presidente della Repubblica francese, Fallières, ha offerto un pranzo in onore dei Sovrani di Svezia.

Il pranzo era di 63 coperti. Il Presidente Fallières aveva alla sua destra la Regina ed alla sua sinistra la signora Lindan, moglie del presidente del Consiglio; il Re, il quale era di fronte al Presidente, aveva alla sua destra la duchessa Sudermanie, alla sua sinistra la signora De Trolle, moglie del ministro degli affari esteri, ed il signor Mollard.

KANDERSTEG, 25. — È giunto fino da ieri il segretario della legazione d'Italia a Berna, che accorse qui appena la legazione ebbe notizia della catastrofe del Lotschberg, ed è atteso anche il ministro d'Italia per assistere ai funerali delle vittime.

PARIGI, 25. — Dai dispacci ricevuti da Casablanca risulta che la calma regna nei porti.

Abd-El-Aziz è arrivato il 23 corrente a Sokhrat-Djadja, dove attende contingenti da Sarjhna e da Tadla. Quest'ultima località si trova a circa 150 chilometri da Rabat, a metà strada da Umerrebia e Ceuta.

Secondo notizie da Tetuan, la situazione della mahalla afflista sarebbe difficilissima, benchè le tribù circostanti abbiano portato regali considerevoli in bestiame e danaro.

LONDRA, 25. — *Giuochi olimpici.* — Porro, italiano, ha vinto il campionato di lotta, con medaglia d'oro, contro Orioff, russo, dopo cinquanta minuti.

COSTANTINOPOLI, 25. — Il Sultano ha emanato un *iradè* che concede l'amnistia ed abolisce la censura e la polizia segreta.

LONDRA, 25. — Nel pomeriggio ha avuto luogo la distribuzione dei premi ai vincitori dei giuochi olimpici. Vi assistevano la Regina, il principe di Svezia e la principessa Vittoria.

Durante la distribuzione dei premi Durando, il vincitore della corsa Maratona, è entrato nello *stadium* in ottime condizioni ed è stato accolto da un uragano di acclamazioni. Tutti gli spettatori in piedi lo hanno applaudito per parecchi minuti. Durando era accompagnato dai ginnasti italiani colla bandiera in testa. Durando è salito sul palco fra i vincitori. Da tutte le parti si gridava *urrah* a Durando. L'ovazione è stata così calorosa e prolungata che si è dovuta sospendere la cerimonia della distribuzione dei premi. Ristabilitosi il silenzio è scoppiato un nuovo uragano di applausi quando Durando è stato chiamato per ricevere il premio. Durando è salito sul palco Reale fra le acclamazioni degli spettatori.

La Regina gli ha consegnato la coppa d'oro e lo ha felicitato per il suo coraggio.

Durando, portando la coppa ed un ramo di quercia, ha fatto il giro dello *Stadium* sollevando nuove acclamazioni che sono terminate con tre nuovi poderosi urrà.

Hayes, il vincitore ufficiale della corsa Maratona, dopo avere ricevuto il premio, è stato portato in trionfo dagli americani, ma la dimostrazione ha lasciato gli spettatori assai freddi.

[illegible] folla ha acclamato la Regina la cui generosità ha suscitato unanimi elogi.

KANDERSTEG, 25. — L'orifizio della galleria del Loetschberg è completamente ostruito dalla frana dal luogo della catastrofe fino a 1500 metri dall'apertura della galleria cioè per 1100 metri.

I lavori di sgombro sono difficili ed esigono grandi precauzioni.

Due depositi di dinamite sono stati distrutti e travolti dalla valanga. Molte cartuccie sono state trovate dalle persone che operano il salvataggio. Nessun nuovo cadavere è stato trovato, soltanto brandelli umani sono stati estratti dalle macerie. Numerosi operai si accingono a partire dovendosi interrompere per lungo tempo i lavori.

LONDRA, 25. — *Camera dei comuni*. — Si discute la legge di finanza.

Austin Chamberlain critica la politica finanziaria del Governo e si associa alle parole pronunciate lunedì scorso da lord Crewe sulle misure da prendersi per evitare la possibilità di un conflitto.

Il cancelliere dello scacchiere Lloyd George risponde che egli non ricorda un'epoca che non sia stata giudicata grave da chi fa della politica (Ilarità).

Cinque o sei anni fa si parlava nello stesso modo della probabilità di una guerra colla Francia; ora nessuno crede neppure per sogno a tale avventura; ma i timori vengono rivolti da altra parte. Sarà così fino a che le nazioni non avranno compreso che è una vera pazzia l'accapigliarsi e lo stremarsi l'una coll'altra e spendere in armamenti somme enormi che sarebbero più utilmente impiegate nel migliorare la sorte della loro popolazione.

L'oratore ricorda le difficoltà che nel passato esistevano tra l'Inghilterra, la Russia e la Francia e che oggi sono scomparse.

La situazione è ora buona come non fu mai; perchè tentare di creare un'atmosfera di sfiducia e di sospetto? perchè parlare sempre di una potenza o di un'altra come se queste aspettassero il momento di colpirci? (Applausi). Noi siamo in grado di difenderci; i mezzi di cui disponiamo a questo scopo sono ampî.

L'oratore confuta quindi l'affermazione che il Governo diminuendo le imposte distruggerebbe le risorse del paese, e nega che si sia giunti alla maggior penuria di risorse.

Viene quindi approvata in terza lettura la legge di finanza.

Viene pure approvata la legge relativa alle Università dell'Irlanda.

PIETROBURGO, 25. — I kongusi hanno passato la frontiera presso Vladivostock. Essi hanno attaccato e saccheggiato un importante villaggio, uccidendo trenta abitanti.

BERLINO, 25. — Un telegramma al *Berliner Tageblatt* da Eberawald annunzia che l'automobile del ministro della guerra, generale von Einem, è stata oggetto di un tentativo delittuoso fortunatamente abortito.

Erano state messe lungo la via delle grosse pietre per provocare una collisione, ma lo *chauffeur* avvedutosene potè fermare la vettura che subì guasti insignificanti.

Nella automobile trovavasi soltanto la moglie del ministro, la quale svenne per lo spavento.

COSTANTINOPOLI, 25. — Nel pomeriggio ha avuto luogo a Stambul un importante *meeting*.

Poscia alcune migliaia di turchi con musica e bandiera si sono recati al palazzo della Porta ed hanno presentato al Gran Visir ed agli altri ministri un indirizzo di riconoscenza al Sultano per avere concesso la Costituzione.

MITAU, 25. — La città di Telschi è in fiamme.

Da Libau partono da ieri treni speciali con pompieri e soldati; anche altre città hanno mandato soccorsi.

Si sarebbero potute salvare soltanto poche case.

COSTANTINOPOLI, 26. — I giornali turchi pubblicano lunghi articoli intitolati: « Viva il Sultano! », fanno i più vivi elogi di Abdul Hamid per avere emanato l'iradé che accorda la costituzione, e dichiarano che la prosperità, la libertà, la giustizia e la eguaglianza da così lungo tempo desiderate, sono ormai assicurate tanto ai mussulmani quanto alle altre nazionalità.

I giornali pubblicano il testo della costituzione del 1876 e ringraziano il Sultano in nome proprio e in nome del popolo.

A Serres il Mutessarif ha letto l'iradé alla popolazione e alle truppe. Egli ha commentato gli avvenimenti, consigliando il mantenimento dell'ordine.

A Uskub sono attesi sessanta capi albanesi per prendere parte ai festeggiamenti organizzati per la concessione della costituzione.

STOCCOLMA, 26. — Il presidente della Repubblica francese, Fallières, ha ricevuto stamane il presidente del Consiglio, il ministro degli esteri, parecchie notabilità e la colonia francese.

Il Re ha ricevuto in udienza il ministro Pichon.

A mezzodì il Re e la Regina hanno offerto una colazione al presidente ed al suo seguito.

Nel pomeriggio il presidente Fallières visiterà varii monumenti di Stoccolma, s'imbarcherà alle 5 e 30 e alle 7 e 30 lascerà la baja di Stoccolma, diretto a Reval.

BERNA, 27. — Il presidente della Confederazione si è recato personalmente alla legazione d'Italia per esprimere le sue profonde condoglianze al Governo italiano per il disastro di Loetschberg.

STOCCOLMA, 26. — Il presidente Fallières ed il Re hanno visitato oggi nel pomeriggio il museo etnografico ed il parco di Scanzen, il quale ha una superficie di oltre duemilacinquecento ettari e comprende laghi, boschi, villaggi finlandesi e lapponi, con slitte, renne, ecc. In un palco appositamente eretto il Re ed il signor Fallières hanno assistito alle danze di una ventina di coppie nei caratteristici costumi svedesi che ballavano antichi balli nazionali.

Dopo servito un *the* il Re ed il signor Fallières sono ritornati alla reggia acclamati calorosamente.

Poco dopo ne sono riusciti, accompagnati dai personaggi dei rispettivi seguiti, e si sono recati al porto, al pontile di imbarco tra le acclamazioni della folla.

Il signor Fallières ha preso cordialmente congedo dal Re, dai ministri e dagli altri personaggi ed è salito a bordo della scialuppa reale, mentre le artiglierie delle navi e dei forti facevano le salve e la folla emetteva poderosi *urrà*.

Fallières è poi salito a bordo della *Vérité*, che ha salpato per Reval.

STOCCOLMA, 26. — Il presidente della Repubblica francese, Fallières, si è imbarcato alle 5.20 pom. sulla scialuppa reale per recarsi a bordo dell'incrociatore francese *Cassini*.

COSTANTINOPOLI, 26. — Il Gran Visir, ricevendo ieri dopo il *meeting* di Stambul i delegati dei dimostranti, che gli presentarono un indirizzo, disse che i turchi sono ora liberi o godono di tutti i diritti.

L'entusiasmo per la concessa costituzione aumenta anche fra i greci, che finora si erano mostrati indifferenti.

PORT-SAID, 26. — È stato constatato un caso di peste.

COSTANTINOPOLI, 27. — Le dimostrazioni popolari continuarono tutta la giornata di ieri nei sobborghi e nei dintorni. Furono pronunciati numerosi discorsi patriottici. Sul Bosforo vi era grande animazione. Un corteo imponente, composto di circa 10,000 persone, recatosi ad Yldiz Kiosk, ha acclamato il Sultano. All'uscita dalle diverse chiese la popolazione, invitata dai suoi pastori ha fatto dimostrazioni patriottiche.

I giornali turchi contengono una comunicazione ufficiale che annunzia la concessione di un'amnistia generale per gli accusati politici. Essi continuano a fare l'elogio del Sultano ed a pubblicare articoli, nei quali spiegano la Costituzione.

Un'edizione supplementare pubblicata iersera contiene il Rescritto imperiale il quale dice che, in seguito allo stato di cose esistente per il passato la Costituzione non si era potuta applicare, ma che ora l'epoca è propizia per la sua applicazione. Il Sultano esprime la soddisfazione di essere in grado di promulgare le riforme e spera che la popolazione coopererà col Parlamento per il bene del paese.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del R. Osservatorio del Collegio Romano

26 luglio 1908.

Il barometro è ridotto allo zero	0°
L'altezza della stazione è di metri	50.60
Barometro a mezzodì	756 61.
Umidità relativa a mezzodì	37.
Vento a mezzodì	NE.
Stato del cielo a mezzodì	sereno.
Termometro centigrado	massimo 30 6
	minimo 19.8.
Pioggia in 24 ore	— —

26 luglio 1908.

In Europa: pressione massima di 771 sul mar Bianco, minima di 756 sul golfo di Odessa.

In Italia nelle 24 ore: barometro leggermente diminuito sull'Italia meridionale, leggermente salito altrove fino ad 1 mm. in Lombardia; temperatura diminuita in Piemonte, generalmente aumentata altrove; piogge con qualche temporale nel Friuli, Marche, Abruzzi e Basilicata.

Barometro: quasi livellato tra 760 e 761.

Probabilità: cielo generalmente vario con qualche pioggia e temporale; venti prevalentemente settentrionali; mare mosso.

BOLLETTINO METEORICO

dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 26 luglio 1908.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA precedente Massima nelle 24 ore	TEMPERATURA precedente Minima nelle 24 ore
Porto Maurizio	1/4 coperto	mosso	25 4	21 4
Genova	coperto	calmo	26 2	21 5
Spezia	sereno	calmo	26 2	20 5
Cuneo	coperto	—	27 8	20 3
Torino	sereno	—	28 6	21 2
Alessandria	sereno	—	32 0	18 3
Novara	sereno	—	32 8	19 5
Domodossola	1/4 coperto	—	29 2	14 5
Pavia	sereno	—	31 9	17 2
Milano	sereno	—	33 4	20 7
Como	sereno	—	31 0	21 0
Sondrio	1/4 coperto	—	30 4	17 9
Bergamo	sereno	—	28 2	20 8
Brescia	1/2 coperto	—	29 7	19 0
Cremona	—	—	—	—
Mantova	sereno	—	28 8	20 [illegible]
Verona	sereno	—	30 8	19 1
Belluno	3/4 coperto	—	28 4	16 5
Udine	1/2 coperto	—	28 5	19 4
Treviso	sereno	—	31 0	20 7
Venezia	1/2 coperto	calmo	27 6	21 5
Padova	sereno	—	28 2	19 0
Rovigo	3/4 coperto	—	28 4	19 4
Piacenza	1/4 coperto	—	29 2	19 9
Parma	sereno	—	30 4	19 9
Reggio Emilia	sereno	—	30 0	18 6
Modena	sereno	—	29 8	19 8
Ferrara	sereno	—	28 5	19 5
Bologna	sereno	—	29 0	22 1
Ravenna	sereno	—	27 0	18 4
Forlì	sereno	—	29 2	18 0
Pesaro	sereno	?	25 8	20 0
Ancona	1/4 coperto	calmo	30 0	19 0
Urbino	sereno	—	27 7	19 0
Macerata	sereno	—	29 8	20 2
Ascoli Piceno	sereno	—	30 0	19 0
Perugia	sereno	—	28 9	17 6
Camerino	sereno	—	25 5	17 7
Lucca	nebbioso	—	26 8	18 5
Pisa	sereno	—	26 3	17 6
Livorno	sereno	calmo	26 0	19 0
Firenze	coperto	—	29 1	20 3
Arezzo	nebbioso	—	28 8	16 4
Siena	1/4 coperto	—	28 0	16 9
Grosseto	sereno	—	30 2	18 2
Roma	1/4 coperto	—	29 4	19 8
Teramo	sereno	—	30 0	18 0
Chieti	sereno	—	27 0	19 8
Aquila	sereno	—	25 9	14 8
Agnone	sereno	—	25 7	16 4
Foggia	sereno	—	31 0	19 3
Bari	sereno	calmo	25 5	19 8
Lecce	sereno	—	27 9	19 0
Caserta	3/4 coperto	—	30 3	18 2
Napoli	sereno	calmo	26 4	19 6
Benevento	coperto	—	28 5	18 9
Avellino	sereno	—	25 0	13 2
Caggiano	sereno	—	25 9	15 4
Potenza	sereno	—	25 0	13 3
Cosenza	sereno	—	30 0	19 5
Tiriolo	coperto	—	24 5	14 0
Reggio Calabria	sereno	calmo	27 0	22 0
Trapani	sereno	agitato	26 1	23 2
Palermo	sereno	calmo	28 2	18 5
Porto Empedocle	sereno	calmo	25 5	21 0
Caltanissetta	sereno	—	27 2	19 7
Messina	1/4 coperto	calmo	28 6	21 6
Catania	sereno	legg. mosso	29 3	20 3
Siracusa	sereno	legg. mosso	28 7	22 1
Cagliari	sereno	calmo	31 0	16 0
Sassari	sereno	—	27 0	18 0